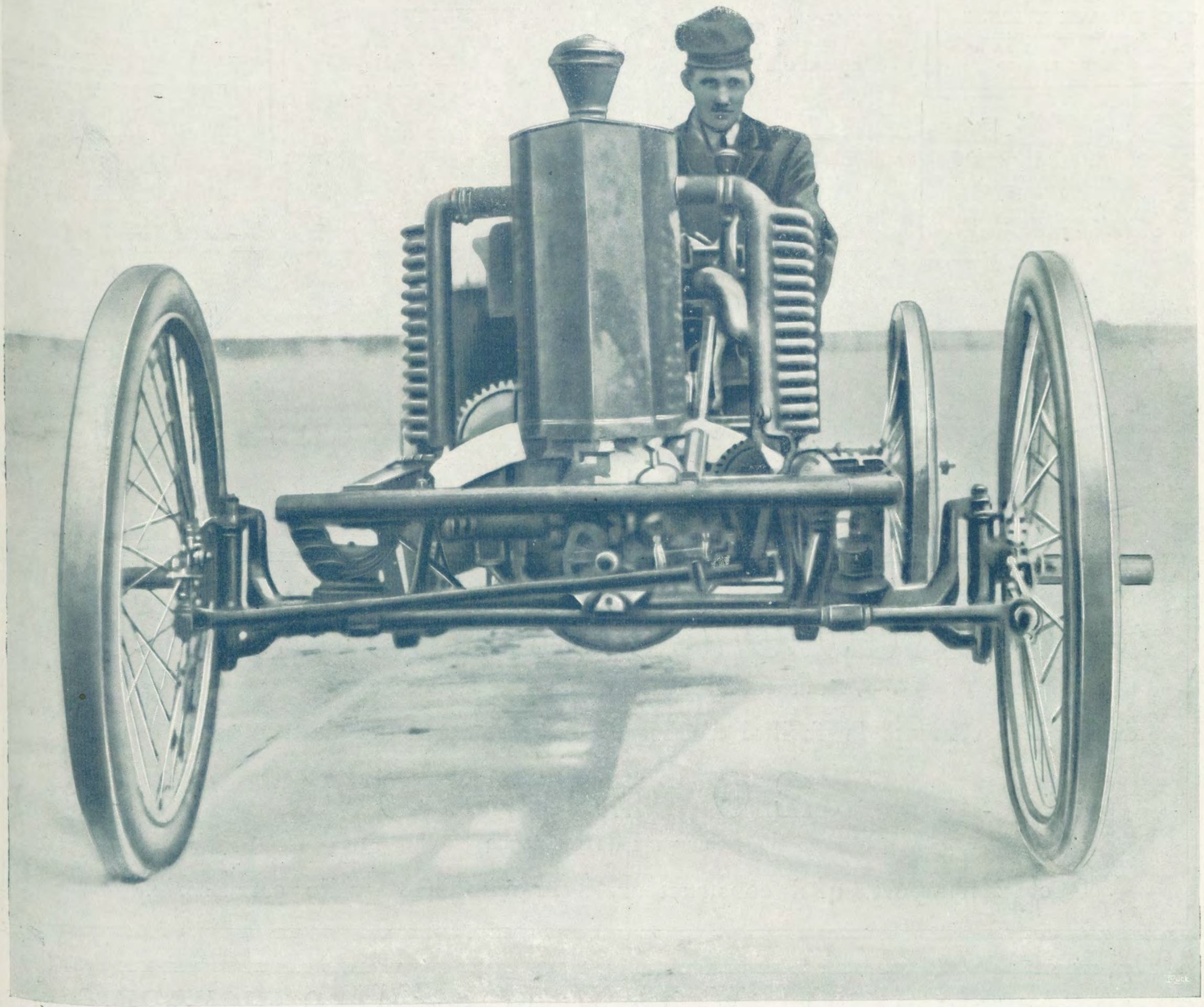
0e Année ø No 386 — Ce Numéro contient 20 pages de texte et illustrations — 2 Février 1906 ø Tous les Vendredis.

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMERO :

LA TRAVERSÉE DES PYRÉNÉES EN BALLON



AU MEETING DE FLORIDE

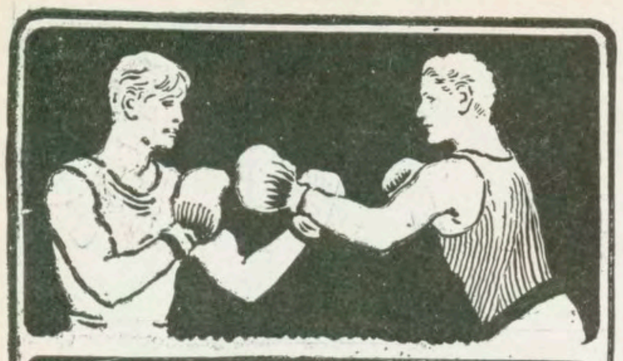
La 200-chevaux de Henri Ford

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ø Femina ø Fermes et Châteaux
Musica ø Jeunesse ! ø La Vie au Grand Air
9 & 11, Avenue de l'Opéra, Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs.
Étranger „ „ „ „ „ „ 28 ø
Téléphones : 280-52, 280-56, 254-88.

Published on February 2 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



JIR.

Les véritables gants CORBETT

adoptés par tous les champions

Grand choix d'autres modèles

TOUS ACCESSOIRES POUR LA BOXE

ARTICLES pour TOUS SPORTS

Williams & C°

Fabricants

SPORTS ATHLETIQUES

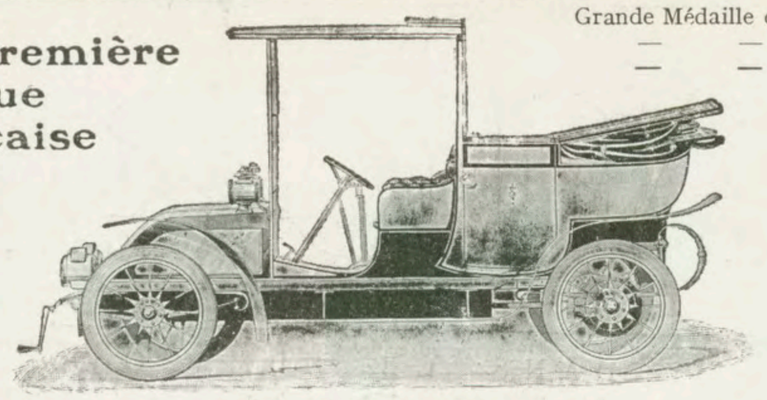
1 et 3, rue Caumartin, PARIS

Tél Raquettes-Paris. Téléph. 288-26

CATALOGUE FRANCO

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905



La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

AUTOMOTEUR avec **GARDE-ROBE**

Bouchon se retirant sous le siège

DUPONT

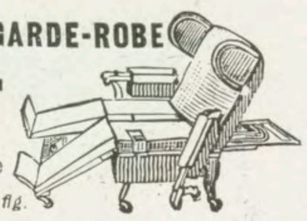
Fabricant breveté s. g. d. g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

PARIS, 10, Rue Hautefeuille

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES

Envoi Fco Catalogue contenant 423 fig.



PARFUM

FLORAMYE

L.T. PIVER

PARIS

CHAMPAGNE

HEIDSIECK & REIMS

HEIDSIEC

Maison fondée en 1785

KUNKELMANN & Cº - Succrs

REIMS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

MOTRICINE

" REINE DES ESSENCES "

Essence spéciale pour

AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES

Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres

L'essayer, c'est l'adopter. — En vente partout

Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

Supprime Copahu, Cubè

Liquides astringen

GUÉRISON RADIC

et rapide des mala

contagieuses ; très

cace dans les mala

de la vessie : cystite

catarrhe, hématurie

113, faub. St-Honoré, P

La Semaine Comique, par Henriot.

— Ayez pitié d'un pauvre aveugle, atteint de cécité pour avoir trop admiré l'éclairage du Salon automobile...

— Allons, bon... encore le serin qui s'est envolé...

— C'est moi qui ai ouvert sa cage... j'étudie ses mouvements d'ailes pour construire aussi mon aviateur.

Les chauffeurs demandent que les chiens, la nuit, soient munis d'une lanterne s'ils tiennent à éviter des accidents.

— Apprends à conduire, ma chère amie... je pars en cas de guerre. Tu me suivras avec l'auto pour me recueillir si je suis blessé...

La Banque Automobile

47, Boulevard Haussmann ✱ Téléphone 320-16

donne à ses Clients la facilité d'effectuer le paiement d'une Voiture automobile en

20 MOIS

au prix du Catalogue

chez n'importe quel constructeur, avec n'importe quelle carrosserie.

Voitures lègères

10-12 HP

et Cycles

UNIC

G. RICHARD & Cie

INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR

108, Rue St-Maur, PARIS

Maison fondée en 1904.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

2 Février 1906 — N° 386
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LA TRAVERSÉE DES PYRÉNÉES. — DE PAU A GRENADE EN BALLON

Pour la première fois, les Pyrénées ont été franchies en ballon. Parti de Pau, le 22 janvier, dans son ballon El Cierzo, *M. Duro a atterri à Guadix, près de Grenade Comme il passait au-dessus du col de Lurdé, près du Pic du Midi d'Ossau, son guide-rope s'accrocha entre deux rochers; le ballon s'inclina au point que la nacelle toucha la neige. Un coup de vent le dégagea fort heureusement au moment où l'aéronaute se préparait à couper la corde avec un couteau.*

MONSTRES D'AMERIQUE

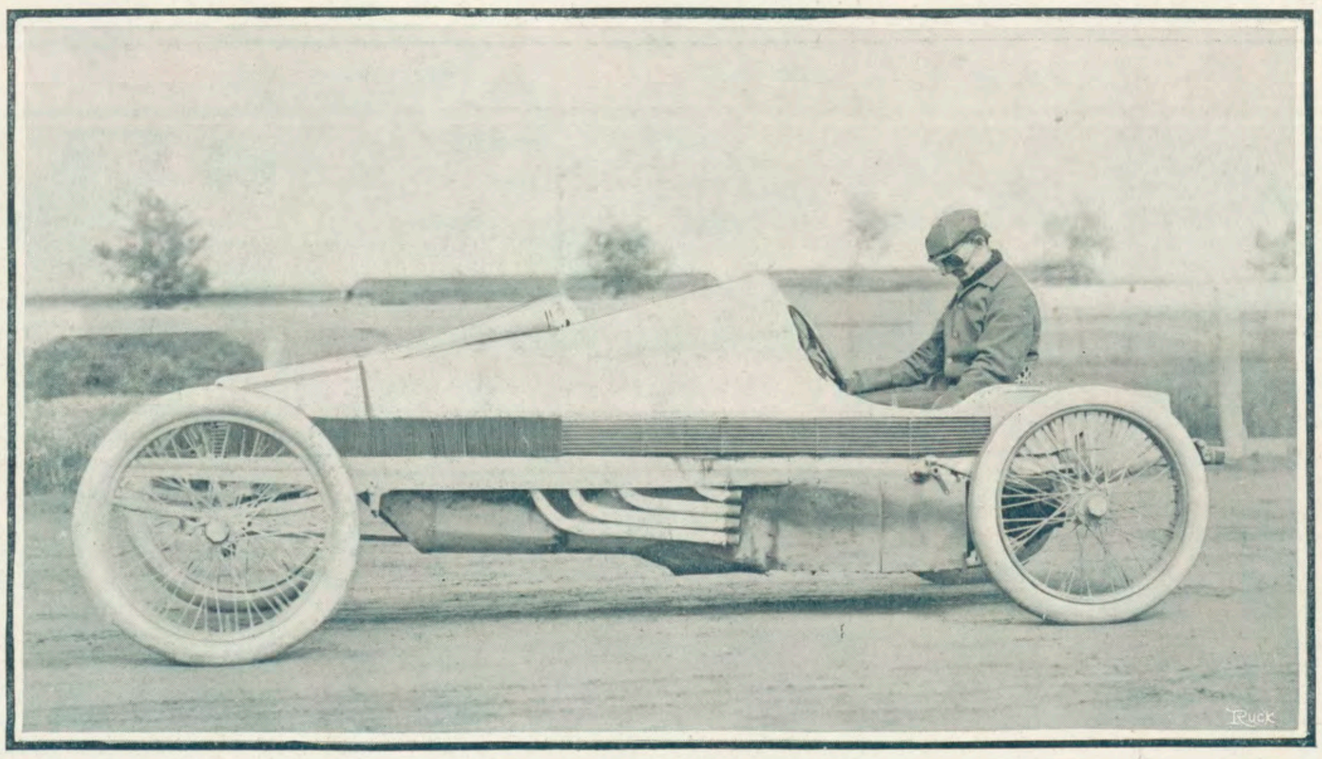
Les voitures américaines sont des voitures de vitesse pure, comme nous n'en n'avons pas en France ⸗ Sur l'une d'elles, la Stanley à vapeur, Marriott dépasse les 200 à l'heure ⸗

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ont aujourd'hui la bonne fortune d'avoir sous les yeux les photographies de quelques « racers » américains choisis parmi les plus célèbres.

Voici, par exemple, la nouvelle 110-chevaux de Walter Christie : l'essieu avant est moteur, c'est le vilbrequin du moteur lui-même. Pour le démarrage et les vitesses réduites, il y a renvoi par un train d'engrenages double. Cette voiture, par sa conception même, est des plus étranges, surtout vue de l'avant. Elle tient d'ailleurs admirablement la route, est très rapide et nous ne devons pas oublier que sa sœur aînée, une 90-chevaux construite d'après le même principe était, lors de la Coupe Vanderbilt, la voiture la plus rapide du lot américain.

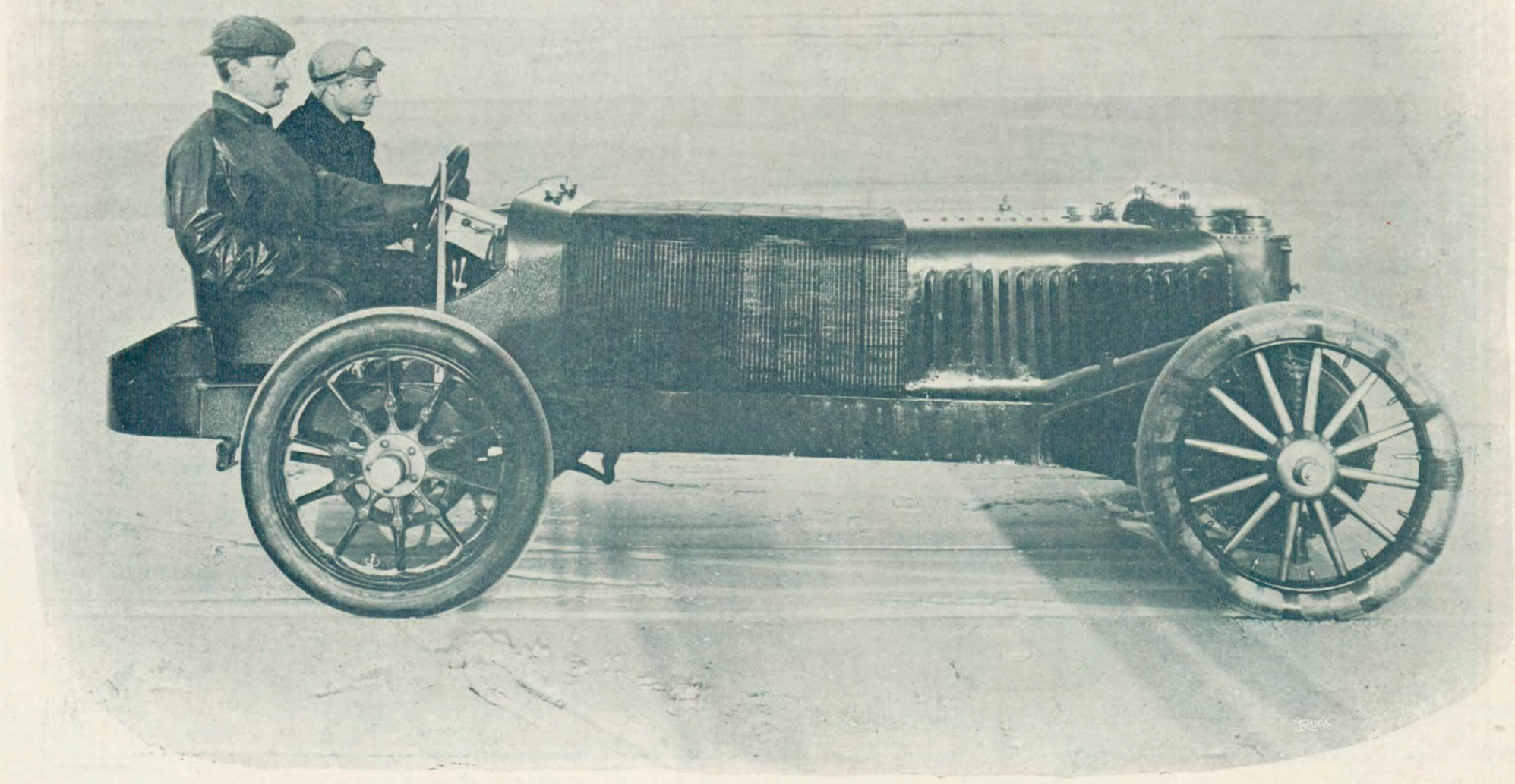
Voici encore Jimmy Coey, au masque énergique, au volant d'une puissante six-cylindres, dont les organes moteurs n'offrent rien de particulier. Mais cette voiture va nous permettre de fixer immédiatement les deux traits caractéristiques de la plupart des monstres américains : direction à gauche, le plus souvent en dehors du châssis, et position du conducteur très à l'arrière. Les deux dispositifs sont justifiés parce qu'on tourne à gauche sur les pistes américaines et parce qu'au cas où, ayant viré trop vite, la voiture se retournerait, l'homme ne peut tomber dessous.

Nous n'avons point de ces monstres, en



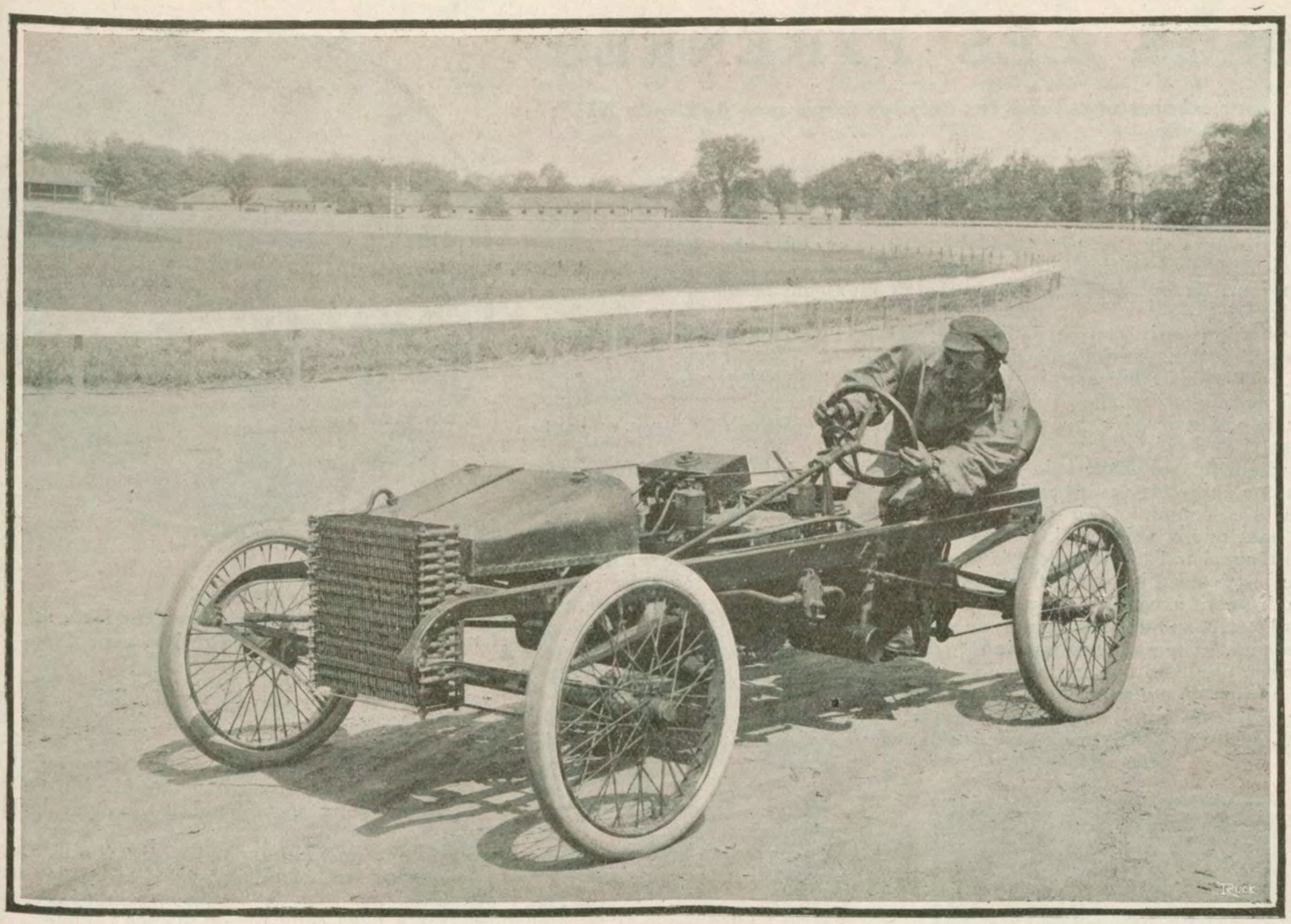
Le « Grey Wolf » (Loup gris).

Cette voiture de course, construite par les usines Packard, a pris part à de nombreuses épreuves sur piste, et a remporté, au cours de la dernière saison, une belle collection de victoires.



La nouvelle 110-chevaux de W. Christie.

Cette voiture offre plusieurs points bien curieux. L'essieu avant est moteur et, en grande vitesse, est attaqué directement par les bielles. Aussi les 4 cylindres sont placés transversalement face à la route. Le conducteur et son mécanicien sont placés en arrière de l'essieu arrière. Le radiateur, en tubes à ailettes, est disposé en prolongement du capot antérieur. Ce véhicule est considéré par les Américains comme devant être un des plus rapides qui soient au monde, mais sa mise au point n'est pas complètement terminée.



Le Red Bird (Oiseau rouge).
Sur cette voiture encore, on remarque la barre de direction, située en dehors et à gauche, et la position rudimentaire du conducteur Wurgis, les pieds dans de véritables étriers.

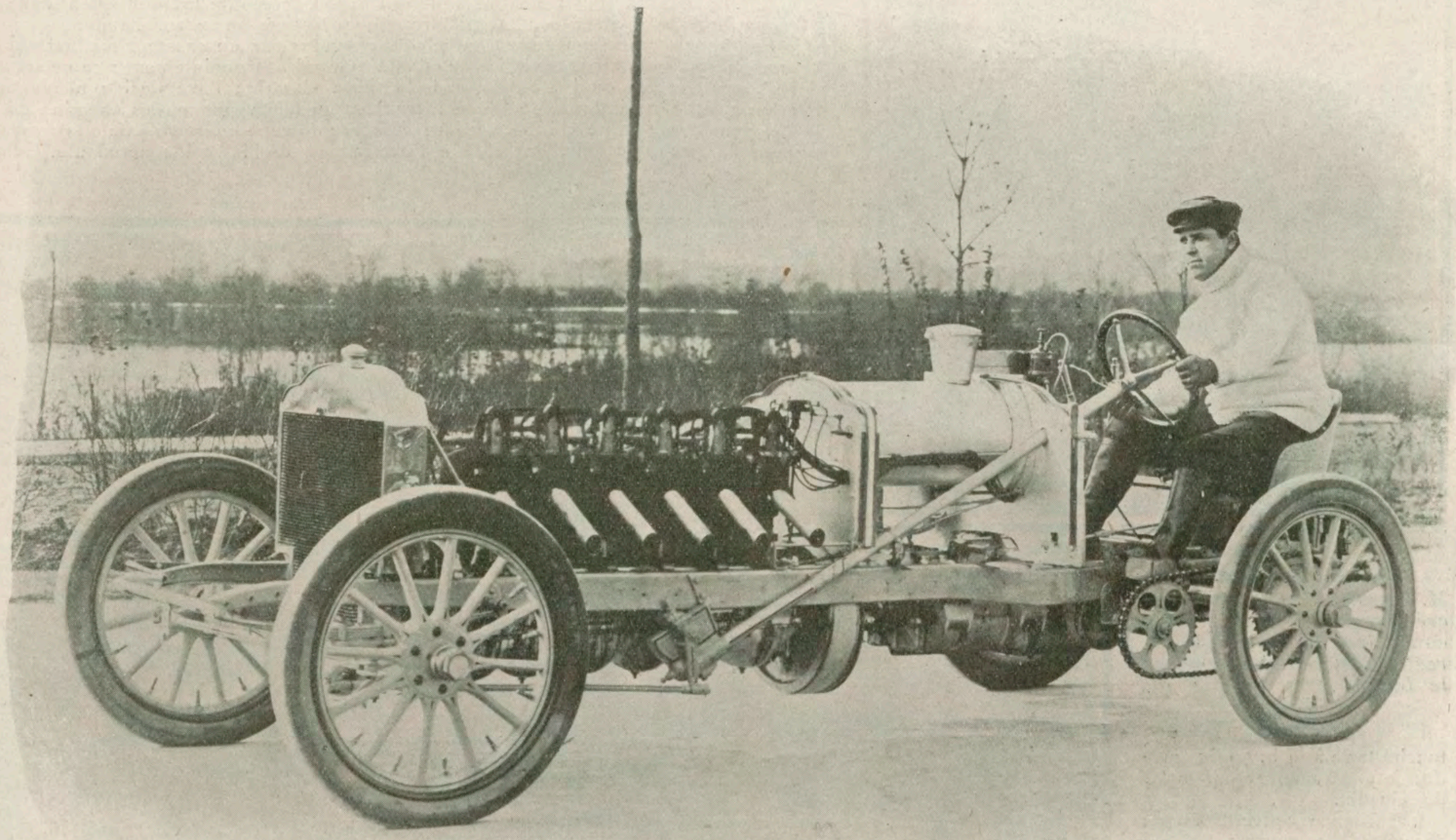
France, parce que nous n'avons guère d'épreuves de vitesse pure. Celles-ci sont-elles nécessaires, simplement intéressantes ou inutiles?

C'est là un sujet trop grave pour être traité aussi rapidement.

Quoi qu'il en soit, ces racers américains, que nous avons souvent blagués, ont permis aux constructeurs des Etats-Unis d'accomplir de notables progrès et de satisfaire au jingoïsme de leurs nationaux. Cela, on ne saurait le contester, leur permet de lutter contre l'invasion européenne.

Enfin, et quoique notre vanité française en soit peu satisfaite, il faut bien décerner à Stanley le témoignage d'admiration qui lui est dû. Ce jeune constructeur de Boston a réussi, le premier au monde, à réaliser une vitesse supérieure à 200 kilomètres à l'heure (exactement 205 kil. 445). Nous en sommes loin encore. J'entends bien que le sol d'Ormond Beach est merveilleux et que nous n'avons rien de tel en Europe. Mais il faut réagir et faire mieux quand même, sinon les temps redoutés seront vite venus.

C. Faroux.



La voiture Thomas, conduite par Jimmy Coey.
Le moteur est à 6 cylindres verticaux et développe une puissance de 150 chevaux. On remarquera, ici encore, la position du conducteur, assis directement au-dessus de l'essieu arrière. Le tube de direction est complètement en dehors du châssis.

PAR-DESSUS LES PYRÉNÉES

M. Duro légitime, deux siècles plus tard, les paroles fameuses de Louis XIV : « Il n'y a plus de Pyrénées ! »

M. Duro,
président du Real Aereo-Club de Espana, qui vient de traverser les Pyrénées en ballon.

Pour la première fois, les Pyrénées viennent d'être franchies en ballon, car on ne peut pas compter pour une véritable traversée celle d'Eugène Godard, en 1874, qui, parti de Bayonne, atterrit dans la Navarre espagnole ayant franchi la partie la plus basse de la ligne de faîte. Les chaînes de montagnes, quelles qu'elles soient, offrent toujours un obstacle dangereux pour les aéronautes. Il se produit dans leur voisinage des remous qui rejettent le ballon comme une balle qui rebondit contre un mur. En outre, la descente en région montagneuse est toujours pleine d'imprévus et souvent périlleuse.

Il y a quelques semaines, M. Henri Deutsch de la Meurthe et l'Automobile Club Béarnais offraient un superbe challenge, dit Coupe des Pyrénées, à l'aéronaute qui, parti de Pau, atterrirait le plus loin en Espagne ou en Portugal. Le premier essai fait par M. Fernandez Duro a réussi de telle sorte qu'il semble difficile que le challenge puisse lui être jamais enlevé.

M. Duro quitte seul Pau le 22 janvier, à 3 heures 40 du soir, sur son ballon *El Cierzo*, cubant 1.600 mètres cubes, avec 450 kilos de lest.

Vers 6 heures, à la blancheur du sol couvert de neige, il reconnaît la chaîne des Pyrénées, son baromètre marque 1.300 m. Le guide-rope ayant touché la montagne, une jetée de lest le fait monter rapidement à 2.200 m. Des courants d'air très froids et la neige font descendre le ballon. M. Duro ne le relève pas, pour mieux voir le sol, mais le guide-rope s'accroche à un rocher et la secousse qu'il provoque fait coucher l'aérostat, dont la nacelle touche la neige ; il est sur le flanc d'une montagne. Un sac de lest jeté suffit pour le tirer de cette critique position au moment où avec son couteau l'aéronaute se disposait à couper la corde. Le ballon ainsi délesté monte rapidement à 3.000 m. Il est 6 h. 45. Vers la terre, au Sud, des paquets de multiples lumières. Ce sont des villages. M. Duro a franchi les Pyrénées. La température est de 16° centigrades au-dessous de zéro. Le sable est gelé et ne fait qu'un corps. Profitant d'un moment de calme, M. Duro bèche son sable avec un couteau, et prend ensuite un peu de nourriture. Le pain est froid, le pâté de foie gras est dur ; la bouteille d'eau est débouchée, mais, hélas ! elle est gelée ; une bouteile de vin, quoique remplie de glaçons, permet à l'intrépide aéronaute de se désaltérer, et là-dessus, un bon cigare.

M. Duro fume en ballon, ce qui se voit rarement chez les aéronautes, mais, pour éviter des accidents, il a construit un protecteur en toile métallique qui empêche l'inflammation des gaz comme la lampe de Davy. Pour l'allumage, il a un rhéostat électrique. C'est avec la lueur du feu de son cigare que M. Duro a pu consulter la boussole et le baromètre. Ayant oublié au moment de partir sa lampe électrique, il a dû fumer toute la nuit.

A 1 heure 1/2 le ballon quitte la direction du Sud-Ouest pour le Sud ; il est à 3.500 mètres. L'aéronaute aperçoit une immense lueur sur la droite; c'est Madrid. Il se trouve sur les plaines et étangs du Mancha, un demi-sac de lest fait remonter l'appareil volant à 4.000 mètres, le maintenant équilibré dans cette région jusqu'à 5 heures, la direction étant toujours au sud, il va falloir sonder la terre. Il descend à 2.000 mètres. Un point noir semble désigner la Sierra Nevada ; Duro sonne de la corne vers la terre et attend l'écho en comptant les secondes, fait son calcul en prenant pour base le retour du son à raison de 300 mètres à la seconde. Il n'y a plus de doute, il est sur les monts de la Nevada ; quelques instants après, il les a passés, car l'écho de la corne ne répond plus ; il laisse donc son ballon descendre tranquillement dans une plaine, marche quelque peu au guide-rope pour trouver un endroit habité.

Ses appels et le son de sa trompe sont entendus par un chasseur matinal qui lui annonce qu'il est sur le territoire de Guadix. Grand désappointement ; ce ne sont pas les monts Nevada qu'il a passés, mais la Sierra Cazarla ; il se décide néanmoins à atterrir, car Guadix est une ville où il trouvera un télégraphe et des chemins de fer. Les gens d'une ferme voisine, accourus à la vue de cette masse volante qu'ils voyaient pour la première fois, ont aidé à l'atterrissage de l'intrépide aéronaute. Celui-ci touche terre à 6 h. 30 du matin, à 6 kilomètres au nord de Guadix.

La distance couverte est de 800 kilomètres environ.

M. Duro avait déjà pris, l'an dernier, la seconde place dans le Grand Prix de l'Aéro Club de France, atterrissant à Lindenau en Moravie (1.050 kil. en 13 h. 56 m.) en compagnie du lieutenant Herrem, son compatriote.

MARCEL VIOLLETTE.

M. Duro.

Avant le départ.

M. Duro et M. Claverie, secrétaire de l'A. C. Béarnais, consultent la carte. La direction du vent doit pousser le ballon vers le pic du Midi.

Sur le boulevard des Pyrénées.

La foule suit de l'œil le ballon, parti de l'usine à gaz dont on aperçoit le tuyau de l'autre côté du Gave. Le vent emporte l'aéronaute espagnol vers sa patrie.

AU VOLANT

VINCENZO LANCIA

Par C. FAROUX

Aucun de nos rois du volant n'a la fougue endiablée et audacieuse, la sûreté de direction, l'habileté à prendre les virages de Vincenzo Lancia

Voici l'homme qui a su, au cours de la dernière saison sportive, s'imposer au monde automobile, comme le plus beau virtuose du volant qu'on ait jamais vu. Sa silhouette athlétique donne au spectateur, quand Lancia est assis dans son baquet de course, une impression caractéristique de sécurité. Il semble que la voiture n'est pas seulement dirigée par une volonté consciente et sûre d'elle-même, mais encore qu'elle est maîtrisée par une puissance musculaire incroyable.

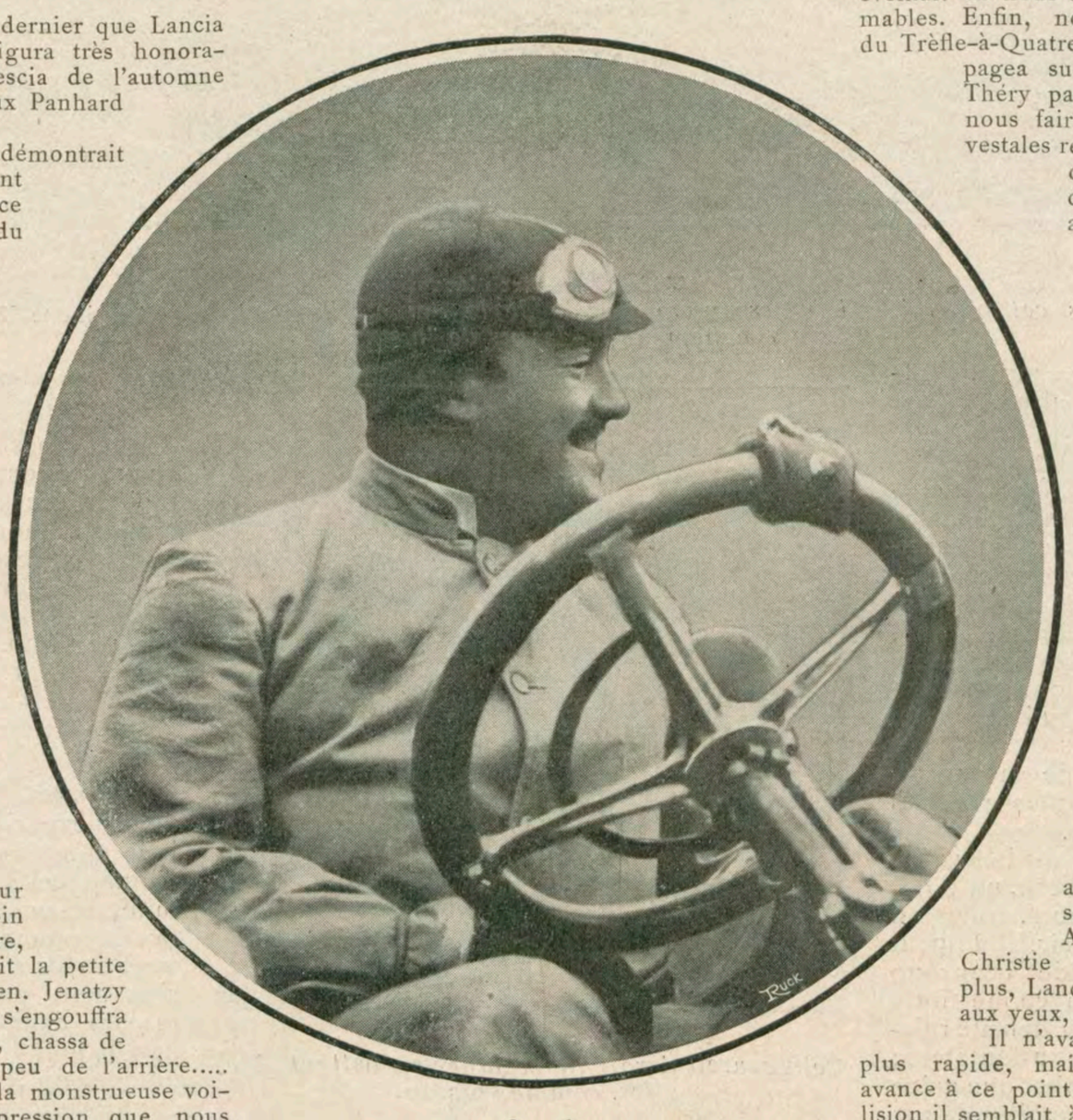
Les jours sont déjà lointains où Lancia fit ses débuts sur les premières voitures Fiat. Sa renommée de conducteur a grandi parallèlement avec la réputation de la brillante marque italienne. En 1900, les premières Fiat étaient munies d'un moteur à deux cylindres horizontaux, placés dans la partie arrière du châssis, le carburateur était à évaporation, le changement de vitesse était très ingénieux, mais peu pratique, etc... On fabriqua assez peu de ces voitures légères, auxquelles succéda un type perfectionné de 8 chevaux.

Ses débuts. C'est sur ce dernier que Lancia fit ses débuts en course. Il figura très honorablement aux courses de Brescia de l'automne de 1900, derrière la 12-chevaux Panhard du baron Franchetti.

L'année suivante, Lancia démontrait sa réelle valeur en accomplissant une remarquable performance dans cette épreuve historique du Tour d'Italie, mais sa renommée ne franchissait guère les frontières de son pays. Il courut chez nous, à peu près inaperçu, deux grandes épreuves, puis s'aligna dans Paris-Madrid. Détail assez curieux : son mécanicien était ce même Cagno, qui, depuis... Tous deux étaient montés sur une Fiat de 30 chevaux nominaux, qui prouva de réelles qualités de vitesse, mais péchait malheureusement sous le rapport de la mise au point.

La première fois que j'eus une notion bien nette de l'incomparable maîtrise de Vincenzo Lancia, ce fut au Taunus, en 1904. Sans doute l'audace qu'il avait prouvée aux épreuves du Mont-Cenis et que les gazettes avaient relatée attira quelque peu l'attention des sportsmen sur lui. Je me trouvais assez loin des tribunes, et, pour tout dire, au virage à gauche qui suivait la petite agglomération d'Heckolzhausen. Jenatzy arriva le premier en trombe, s'engouffra dans la courbe à toute allure, chassa de l'avant, brinqueballa quelque peu de l'arrière..... en moins de deux secondes, la monstrueuse voiture blanche disparut. L'impression que nous ressentîmes fut toute de peur. Puis ce fut Edge et Werner tous deux assez mauvais. Notre Théry, qui avait déjà dépassé le conducteur italien, passa avec cette sûreté et ce calme que nous lui connaissons tous. Lancia se présenta enfin et attaqua la courbe avec une telle furia que tous ceux qui se trouvaient à l'extérieur s'enfuirent comme une volée de moineaux épouvantés. La Fiat passa sans avoir quitté sa ligne d'un pouce, et la vision que j'en eus excita en nous — j'étais accompagné d'un camarade de promotion — un enthousiasme incroyable.

A l'arrière-saison, après quelques incidents toutefois, encore présents à la mémoire de tous, le premier conducteur des Fiat remportait la Coupe Florio, qui se courait pour la première fois à Brescia. Tout en reconnaissant que la défaite de Teste n'allait pas sans sérieuses réserves, il est certain que Lancia confirma ce jour-là sa haute valeur. Puis, ce fut le triomphe accoutumé au meeting de côte du Mont-Cenis.



Lancia
qui est apparu au monde sportif comme le plus beau virtuose du volant qu'on ait vu.

Au circuit d'Auvergne Mais l'année 1905 allait voir l'épanouissement de la gloire de Vincenzo Lancia. Sa première apparition sur le Circuit d'Auvergne fit sensation. Marchant à l'entraînement comme en course, grimpant la Baraque à toute allure, de Volvic à Clermont-Ferrand à tombeau ouvert, il laissait aux paysans une sorte de terreur admirative.

On se souvient de ces heures d'émotion inexprimable. Lancia partit quatrième, prit 7 minutes à Théry au premier tour, 7 minutes encore au second tour et passa l'invincible conducteur des Brasier au sommet du col de la Moreno, alors que celui-ci changeait ses pneus, sans hâte. Outre Brasier et son fidèle Perrot, il y avait là Serpollet, Maybach, Balz, moi-même. Les deux ingénieurs allemands, qui appartenaient encore aux usines Mercédès, oublieux de leurs propres intérêts, furent eux-mêmes empoignés par une sincère émotion sportive. Seuls, Brasier et Perrot, demeuraient froids : le premier disait, de sa voix touchante, bien faite pour inspirer confiance : « Lancia ne finira pas : on ne saurait prendre impunément 10 kilomètres par tour à Théry. »

Je regardai notre champion. Toujours flegmatique, mais ayant compris cette interrogation muette, il me cria :

« Bah ! il y a encore deux tours », puis repartit sans hâte. Il redescendit aux tribunes, pensif.

La loge de Mme Brasier n'était plus entourée. Une heure passa, longue et fiévreuse. Tous les esprits étaient dans une attente inquiète. Chacun des coups de canon qui éclataient sourdement au pied du puy de Dôme éveillait en nous un monde d'émotions inexprimables. Enfin, nous aperçûmes le célèbre capot du Trèfle-à-Quatre, une immense clameur se propagea sur la plaine inondée de soleil. Théry passa, lâchant une main, pour nous faire un geste bref, le geste des vestales requérant, dans le cirque la mort du gladiateur vaincu. Une fois de plus, l'inflexible régularité avait eu raison de qualités en apparence plus brillantes. La foule reflua vers la loge de Mme Brasier.

Ce pauvre Lancia avait vu son radiateur crever. Maintenant, assis au bord d'un fossé, il pleurait amèrement. Mais nous lui rendîmes tous l'hommage qu'il méritait. Un moment, il avait pu croire la victoire à portée de sa main.

Peu après, les pneumatiques lui jouèrent de mauvais tours, à Brescia ; il se classait troisième.

A la Coupe Vanderbilt C'est là que le célèbre conducteur italien devait faire la plus belle course de sa carrière, déjà longue. Au septième tour du Circuit de Long Island — l'épreuve en comportait dix — Lancia avait 20 minutes d'avance sur son second immédiat, Heath. A sa sortie d'un ravitaillement, Christie le tamponna : une fois de plus, Lancia dut abandonner, les larmes aux yeux, la rage au cœur.

Il n'avait peut-être pas la voiture la plus rapide, mais avait cependant pris une avance à ce point considérable, qu'avant la collision il semblait à tous que la victoire ne pût lui échapper. Son succès mettait bien en relief ses hautes qualités. Veut-on un détail ignoré? A deux reprises différentes, Heath, sur Panhard, passa Lancia en vitesse dans des lignes droites : mais à chaque virage, l'Italien regagnait trois ou quatre cents mètres sur l'Américain qui ne pouvait s'empêcher de dire a son mécanicien Joubert : « Vire-t-il vite, ce démon-là ! » S'il fut vaincu par les circonstances, la presse américaine tout entière ne marchanda pas à Lancia les éloges qui lui étaient dus.

C'est le plus vite conducteur Il faut reprendre, au sujet de Lancia, ce qu'ont dit de lui ses adversaires les plus notoires : « Il est le conducteur le plus vite qui soit au monde ». Les uns pensent qu'il ne ménage pas assez sa voiture, les autres qu'il est victime d'une noire malchance. Les événements passés font qu'on a cru, trop facilement, qu'il n'était pas l'homme des longs parcours. C'est à voir...

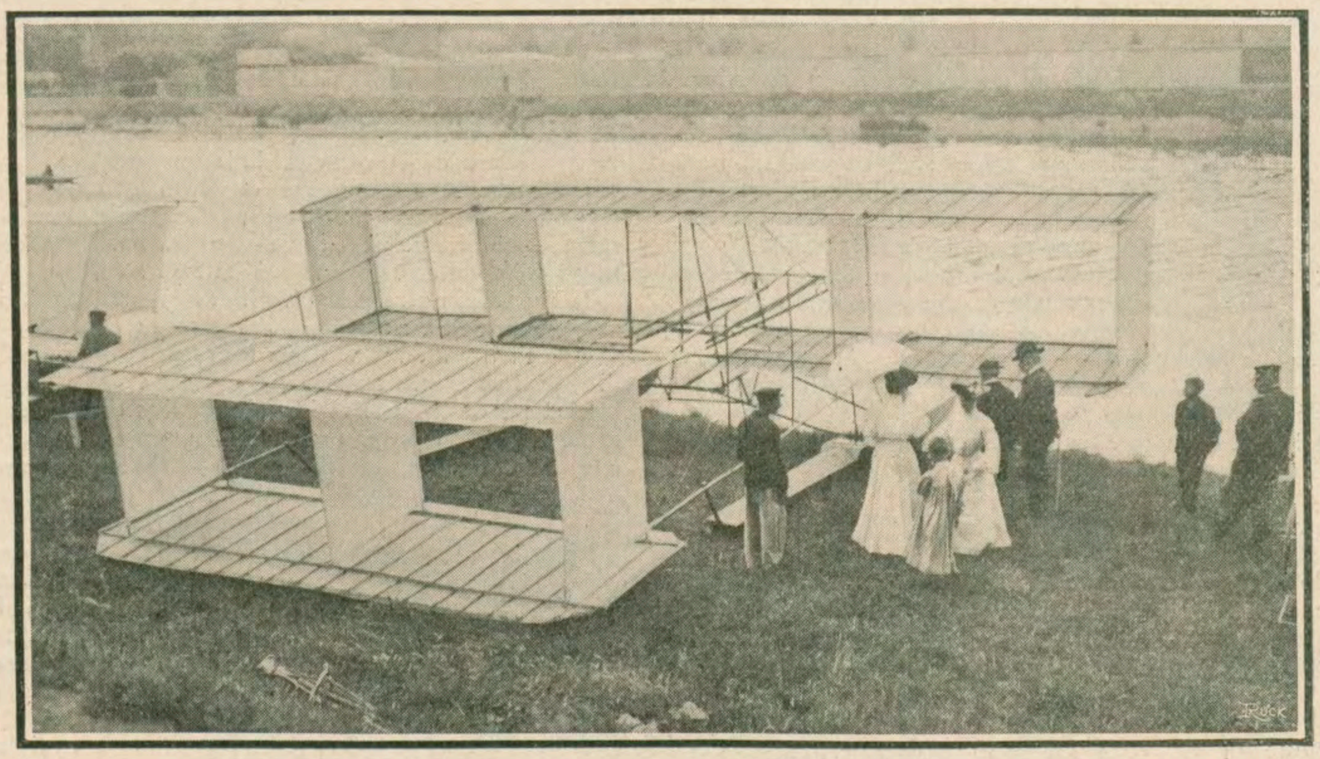
Aucun de nos rois du volant n'a la fougue endiablée et audacieuse de Vincenzo Lancia, aucun d'eux n'a cette sûreté de direction qui fait que sa trajectoire est d'une foudroyante rectitude, aucun ne vire aussi vite que lui. Ajouterai-je, enfin, qu'en lui, l'homme privé ne fait nullement tort au conducteur? Lancia est un gentleman d'une correction parfaite : dans tous les milieux, il ne compte que des sympathies.

C. Faroux.

PLUS LOURD OU PLUS LEGER QUE L'AIR ?

La solution du problème de la navigation aérienne fait des progrès, et la « conquête de l'air » paraît prochaine ⌀ Le ballon dirigeable plus léger que l'air cédera probablement la place à l'hélicoptère ou à l'aéroplane plus lourd que l'air ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Le XIXe siècle a été le siècle de l'initiation de l'humanité aux premières applications de la science : il aura été le siècle de la vapeur et de l'électricité. La surface de la terre, sillonnée de steamers, de chemins de fer, de lignes télégraphiques, a été conquise par les nouveaux engins. Il semble que la tâche du XXe siècle, qui vient de s'ouvrir, soit la conquête des infinis qui s'étendent au-dessus et au-dessous de la surface de notre planète : celle de l'atmosphère, c'est-à-dire la navigation aérienne, et celle du fond des mers, c'est-à-dire la navigation sous-marine.



L'aéroplane Archdeacon.
*C'est cet appareil qui fut essayé au-dessus de la Seine. Emmené par l'*Antoinette-II, *il s'éleva franchement au-dessus de la surface du fleuve.*

La conquête de l'air. Le jour où, pour la première fois, Pilâtre de Rozier s'enleva, en montgolfière, au-dessus de Paris, ce ne fut qu'un cri, qu'un sentiment : l'homme vient de se rendre maître des airs. Hélas ! il a fallu en rabattre, et plus d'un siècle s'est écoulé sans que, sauf trois ou quatre tentatives heureuses, mais de peu de durée, l'homme ait pu diriger à son gré le ballon qui l'emporte dans l'atmosphère.

C'est que le problème de la navigation aérienne est l'un des plus difficiles de la mécanique appliquée.

La navigation sur mer est beaucoup plus aisée : le navire a, sur l'eau, un point d'appui pour ses propulseurs, roues ou hélices. Tandis que dans l'air, il ne peut s'appuyer que sur un fluide beaucoup plus mobile. Sur l'eau, la coque flotte naturellement, à cause de la densité relativement grande du liquide sustentateur ; dans l'air, au contraire, ce n'est que grâce à de frêles enveloppes remplies de gaz légers que l'homme est parvenu à s'enlever au dessus du sol.

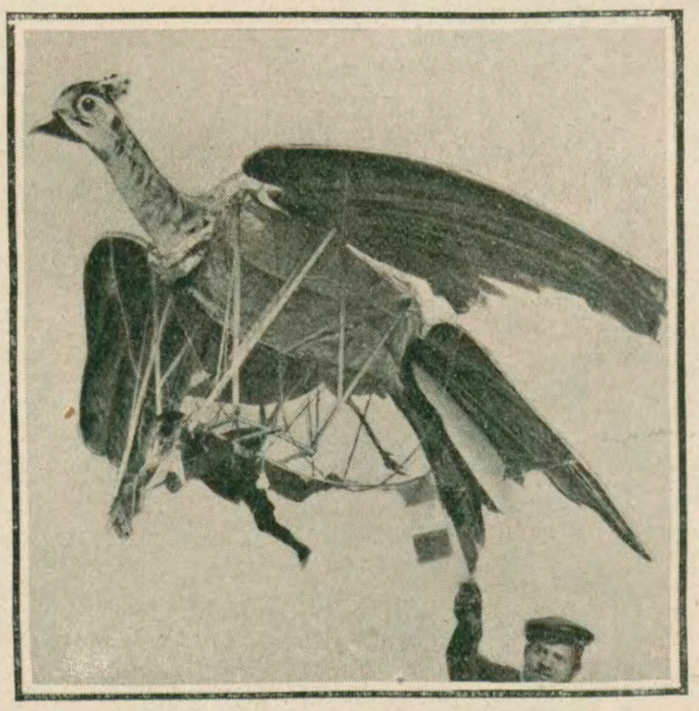
L'exemple des oiseaux, cependant, a, de tout temps, excité l'ardeur des mécaniciens.

Les oiseaux ne sont pas gonflés de gaz hydrogène : ils sont « plus lourds que l'air », et cependant, ne réalisent-ils pas des prodiges d'équilibre et de vitesse dans leurs vertigineuses pérégrinations ?

Aussi, dès qu'on a pu constater la difficulté qu'il y avait à diriger contre le vent une surface aussi grande que celle d'un ballon, a-t-on cherché, en imitant l'oiseau, à s'enlever dans l'air mécaniquement : les appareils innombrables que l'on a inventés peuvent se ramener à trois classes : les orthoptères, les hélicoptères et les aéroplanes.

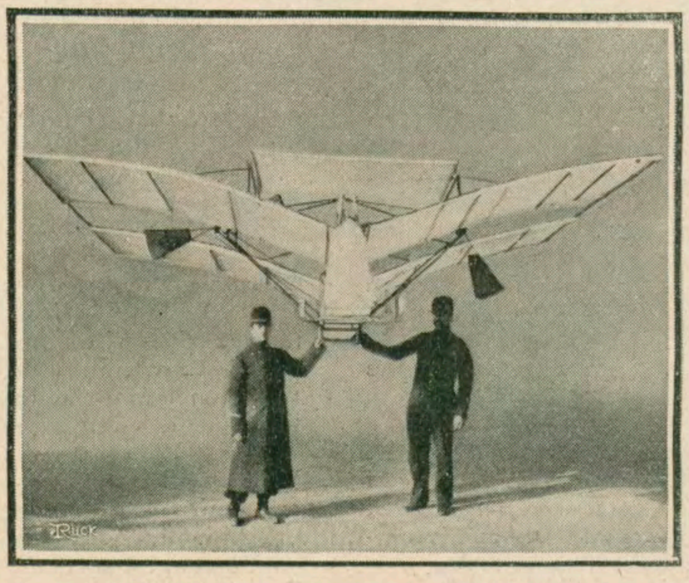
Les orthoptères. Ces appareils, dans lesquels on cherche à réaliser le vol des oiseaux, comprennent tous deux surfaces articulées, destinées à remplir le rôle des ailes des oiseaux. Dans les premières tentatives, ces ailes étaient mues par l'énergie musculaire de l'aéronaute : de nombreux accidents furent la conséquence de ces essais, presque tous faits légèrement, « au petit bonheur », sans données scientifiques rigoureuses.

Depuis l'invention et le perfectionnement des moteurs à pétrole, que l'on arrive à faire si légers pour de grandes forces, la question a changé d'aspect, et l'on a essayé de faire marcher les ailes mécaniquement.



Un orthoptère.
Cet appareil devait fonct onner en battant des ailes, comme l'oiseau.

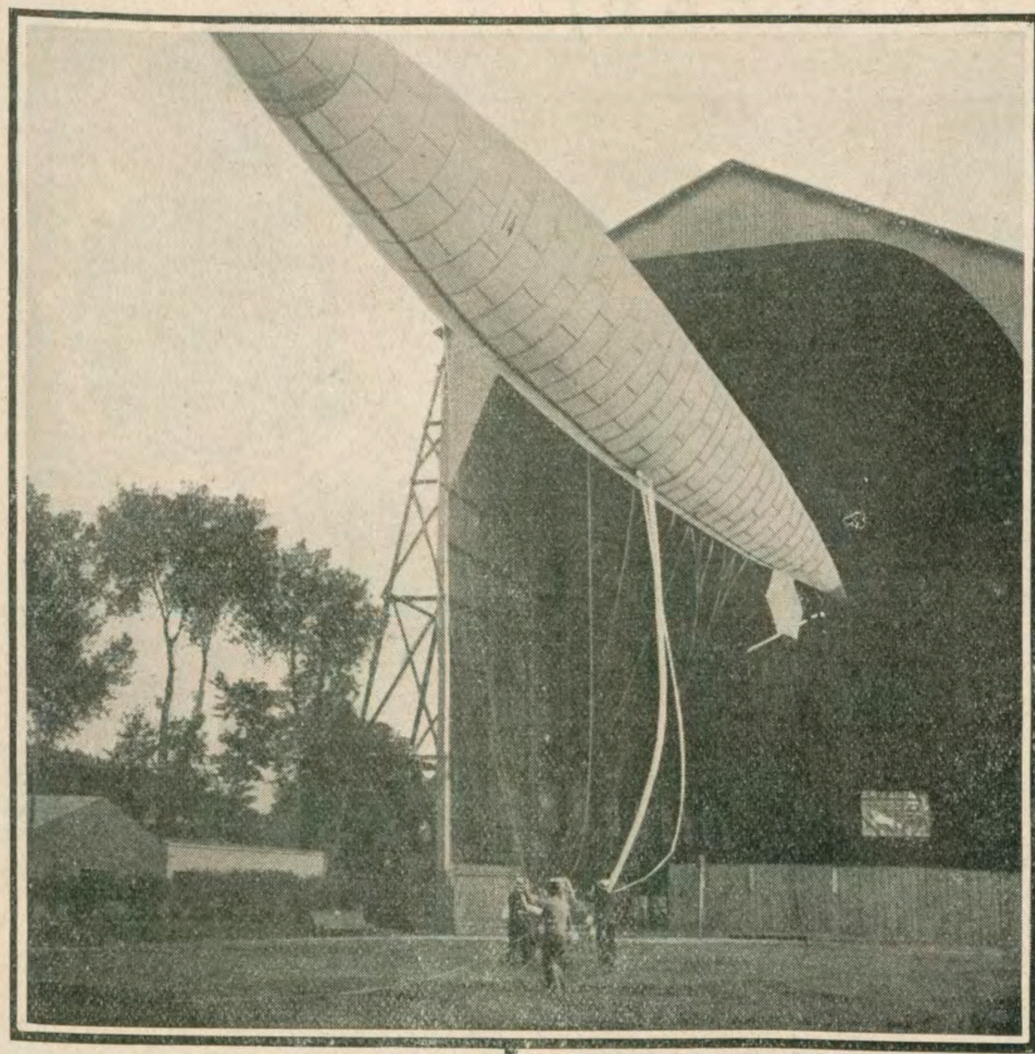
Mais les résultats ainsi obtenus ne donnent pas un rendement aussi avantageux que ceux qui sont réalisés par l'emploi d'hélices sustentatrices, et, jusqu'à présent, l'homme n'arrive pas plus à imiter l'oiseau dans l'air qu'il n'arrive dans l'eau, où pourtant il a fait de si belles conquêtes, à imiter la marche du poisson qui, par la simple propulsion de sa queue, fonctionnant comme une godille, réalise des vitesses supérieures à celles de nos plus audacieux torpilleurs à turbines.



L'aéroplane à moteur de Paulhan et Peyret.
Ce modèle, construit par deux aérostiers militaires, a bien fonctionné dans la Galerie des Machines.

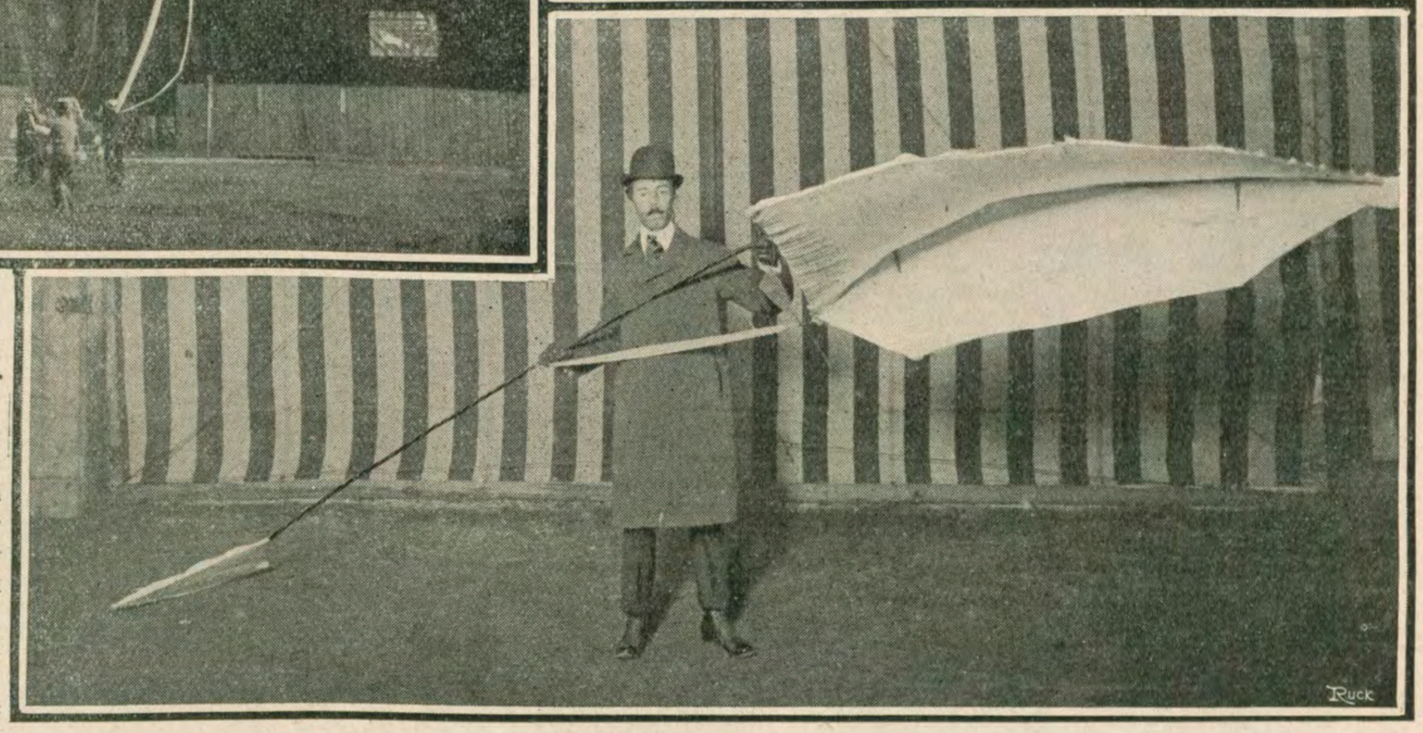
L'hélicoptère. Il est basé sur un joujou dont l'expérience quotidienne affirme le bon fonctionnement : tout le monde connaît ces hélices en carton ou en aluminium, qu'on lance en dévidant une ficelle comme une toupie, et qui s'enlèvent en l'air assez haut et assez vite : on s'en sert, parfois, pour remplacer les oiseaux dans les tirs aux pigeons. Si, au lieu de leur donner une impulsion initiale unique, on leur adjoint un moteur léger et puissant, en augmentant leurs dimensions, on conçoit la possibilité d'avoir une hélice pouvant enlever le poids d'un homme et d'une machine, et, une fois en l'air, on conçoit aussi la possibilité de diriger le système, à l'aide d'une hélice à axe horizontal et d'un ou de plusieurs gouvernails.

Jusqu'à présent, aucune tentative décisive n'a été faite dans la voie de l'hélicoptère ; mais nous n'allons pas tarder à assister à des essais dont l'audace fait quelque peu frémir, dont il faut cependant admirer la conception : M. Santos-Dumont, à Paris, et, à Monaco, M. Léger, sous les auspices du prince Albert, vont, sous peu, se risquer dans les airs avec des hélicoptères actionnés par des moteurs à pétrole. Nous ne pouvons que souhaiter aux hardis chevaliers de l'air le succès et la réussite : ce seront des succès pour l'humanité tout entière.



Le numéro 14 de Santos-Dumcnt.
Ce plus léger que l'air n'a jamais fait d'expériences de longue durée.

Aussi lourd que l'air.
L'aviateur Roze n'était ni aéronat, ni aéroplane, ni hélicoptère Il le montra bien, en se refusant obstinément à quitter le sol.



L'aéroplane Santos-Dumont.
Cet aéroplane, en forme de flèche, n'est encore qu'à l'état de modèle.

Les aéroplanes. Le principe de l'aéroplane est tout autre : il est basé sur la résistance que l'air offre à la chute d'une grande surface plane étalée horizontalement, résistance dont le classique « parachute » est une application bien connue.

Si, par un mouvement sur un plan doucement incliné, on lance en avant une telle surface, si, à mesure qu'elle progresse avec une vitesse croissante, on l'incline légèrement vers le haut, elle sera soulevée par la résistance de l'air, sur lequel elle glisse obliquement, et il suffira de maintenir constante la vitesse de propulsion horizontale pour que le système se maintienne en l'air avec une grande vitesse, dans une direction déterminée.

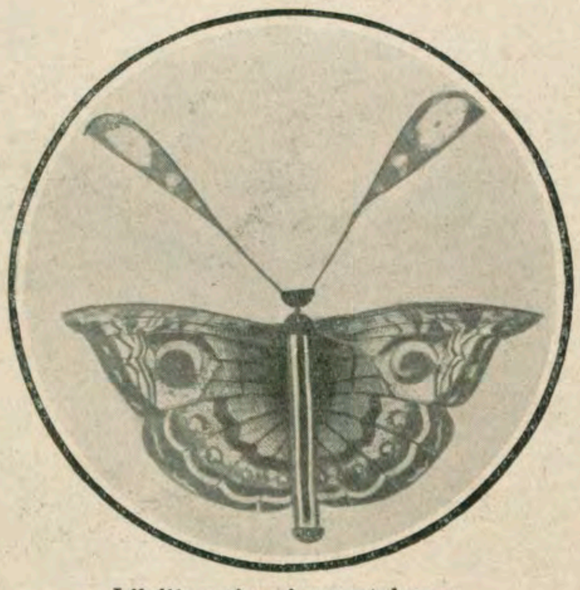
C'est une des phases du vol des oiseaux : le vol plané. Quand l'oiseau a atteint la hauteur maxima qu'il cherchait à atteindre à l'aide du battement de ses ailes, il cesse de les battre, il les étend horizontalement, et, glissant sur l'air, atteint ainsi, par une descente très peu oblique, le point qu'il veut atteindre.

C'est cette manière de marcher, de « glisser » en l'air, que l'aéroplane espère réaliser : déjà Lilienthal, Archdeacon, Ferber, les frères Wright ont fait des essais couronnés de succès, pleins de promesses : l'aéroplane des frères Wright, en Amérique, a, paraît-il, réalisé la vitesse de 60 kilomètres à l'heure. On doit, d'ailleurs, l'amener en France, et nous assisterons sous peu à des expériences sensationnelles.

Les dirigeables. Mais, dans tout cela, me direz-vous, que devient « le dirigeable » ?

Le dirigeable, aussitôt que l'aéroplane ou l'hélicoptère aura affirmé sa vitalité, sera appelé à disparaître.

Il est, en effet, très difficile de propulser contre le vent, à grande vitesse, une masse aussi grande, une surface aussi considérable que celle d'un aérostat. Si des essais heureux du colonel Renard, de M. Santos-Dumont, du ballon Lebaudy, ont permis de faire des courses de quelques kilomètres, ce n'a jamais été contre un vent de plus de huit ou dix mètres par seconde : la prise qu'une surface aussi énorme offre aux courants d'air est immense et constitue l'obstacle le plus grand à l'utilisation de l'aérostat pour la navigation aérienne.



L'hélicoptère à caoutchouc.
Ce jouet, bien connu des enfants, a inspiré tous les constructeurs d'hélicoptères, mais aucun n'a pu approcher la légèreté de son moteur.

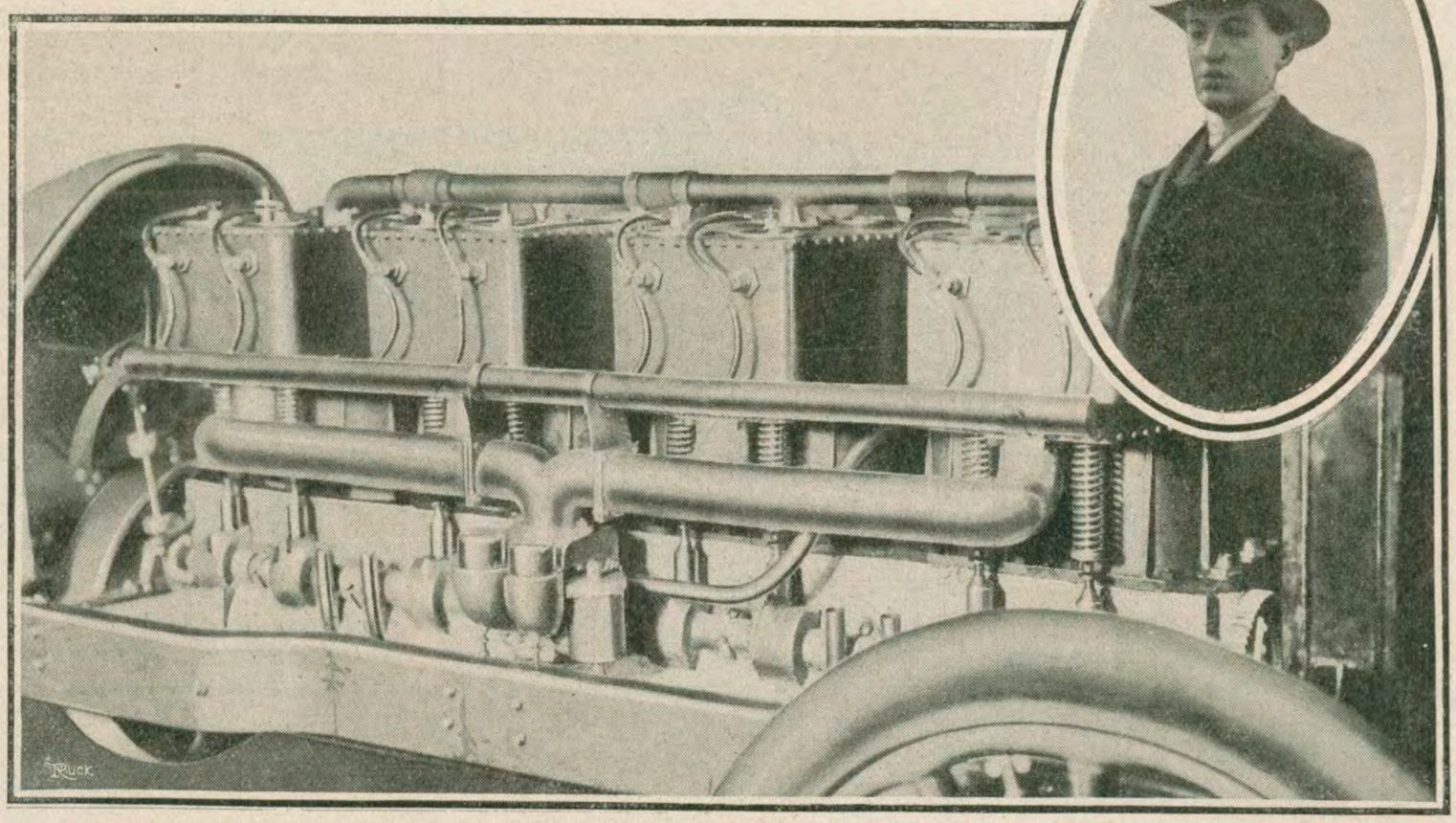
Evidemment, il est dur de renoncer de gaîté de cœur à un engin qui vous enlève et vous soutient en l'air sans effort, par la seule poussée extérieure ; mais l'avantage est largement compensé par les inconvénients, et — je le crois, du moins — nous ne tarderons pas à voir les aéroplanes, dès leurs premiers essais « battre » aisément les records des dirigeables.

Le second Prix Deutsch. Le gagnant du Prix Deutsch ne s'est-il pas lui-même mis sur les rangs pour ce second prix, offert par M. Henry Deutsch de la Meurthe, cette fois aux aéroplanes. Et il est fort capable de le remporter encore.

Souhaitons que tout cela se passe sans accidents, sans pertes de vies humaines, et que cette nouvelle bataille, livrée par l'homme à la nature, soit la « bataille sans larmes » dont parle l'histoire ancienne.

ALPHONSE BERGET.

LA 250 H-P DE A.-G. VANDERBILT



M. Alfred Gwynne Vanderbilt et sa voiture 250-chevaux à huit cylindres, avec laquelle il prétend atteindre 244 kilomètres à l'heure.

La famille des Vanderbilt a toujours manifesté, de l'autre côté de l'Atlantique, son ardent amour de la locomotion automobile. Il n'est pas, au surplus, si loin de nous, le temps où W.-K. Vanderbilt participait lui-même aux grandes manifestations sportives : il fut même, un temps assez bref, recordman du monde pour le kilomètre lancé. Depuis, il a quitté les courses, ce qui ne l'empêche pas de piloter une 100-chevaux pour ses plus courtes promenades dans Long-Island, où il habite une propriété qui ne lui coûte qu'un million annuel d'entretien.

Son cousin, Alfred Gwynne Vanderbilt, a le même goût pour les voitures puissantes et rapides. Il aime se faire véhiculer à 120 ou 130 à l'heure par son mécanicien Sartori, qu'on croit fréquemment Italien et qui est Français, Parisien presque, puisque né à Levallois-Perret. Mais le milliardaire, trouvant probablement que ça n'allait pas assez vite, résolut de faire construire à ses frais, dans un atelier lui appartenant en propre, son garage personnel, un véhicule de 250 chevaux.

Il accorda sa confiance à un Français, Richard, qui appartint quelque temps au personnel des usines Panhard-Levassor. Celui-ci établit, avec quelques ouvriers, tous Français, l'engin représenté ici.

Le moteur est à huit cylindres d'acier, dont chaque paire est entourée d'une chemise de circulation d'eau en cuivre. L'allumage est par magnéto à haute tension (bougies). Chacun des cylindres a 200 millimètres d'alésage et 150 millimetres de course. La puissance prévue est de 250 chevaux. Pour le reste, rien de particulièrement caracté.istique, sauf que la transmission ne comporte que deux vitesses. La silhouette générale du véhicule rappelle un peu celle des Mercédès ou des Fiat. Le radiateur est d'ailleurs celui de la 110 chevaux Fiat sur laquelle Sartori se retourna en octobre dernier au virage d'Alberston, quelques jours avant la Coupe Vanderbilt. Aux termes de la convention intervenue entre MM. Vanderbilt et Richard, ce dernier ne touchera une prime, d'ailleurs très élevée (20.000 dollars), que si le véhicule établi sous sa direction atteint la vitesse de 244 kilomètres à l'heure. Comme nous l'avons montré récemment, c'est là un résultat bien difficile à atteindre avec une voiture de ce poids et de cette forme. Pour les premiers essais, faits officieusement sur la plage d'Ormond, la vitesse constatée a d'ailleurs été médiocre — 160 à l'heure, paraît-il. — Assurément, on aurait tort de considérer ce résultat comme définitif, à cause des difficultés de la mise au point, mais il me paraît presque impossible que cette voiture puisse dépasser 210 ou 215 à l'heure. Elle offre trop de surface à la résistance de l'air. L'avenir nous dira si nous nous trompons.

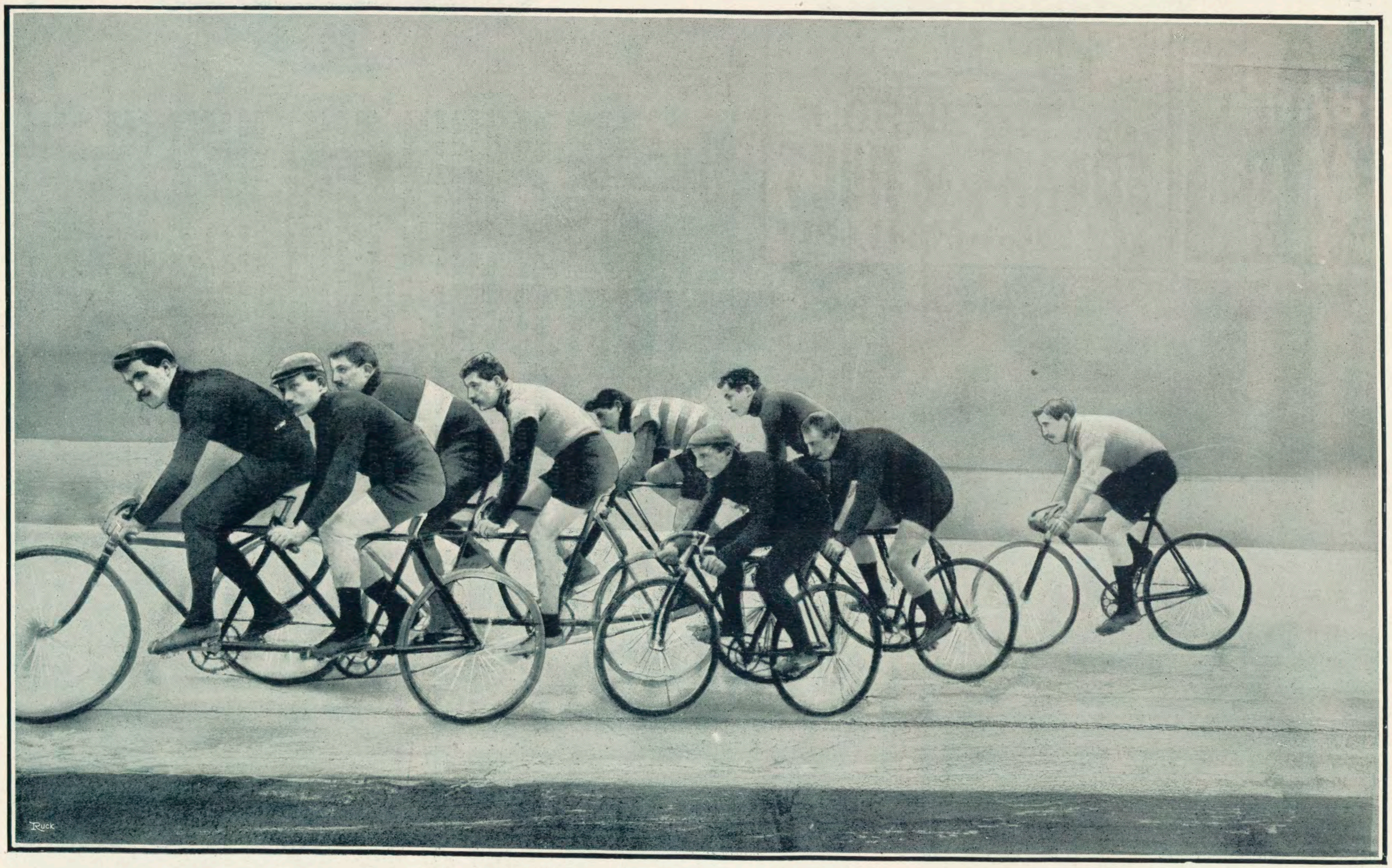
C. Faroux.

L'A. C. DE LA SARTHE A L'A. C. F.

Cte de Vogüé. M. Hocmelle. M. Quinones de Léon.
Baron de Zuylen. M. R. de Knyff.
Marquis de Dion. M. G. Singher. M. A. Singher. M. G. Durand. M. Brasier. M. G. Carel.

Le Comité d'Initiative du Circuit de la Sarthe a été reçu, samedi dernier, par la Commission Sportive de l'A. C. F. Les grandes lignes du Grand Prix de 1906 ont été discutées et la date fixée d'une façon provisoire aux 25-26 juin prochain.

50 KILOMÈTRES DERRIÈRE DES TANDEMS

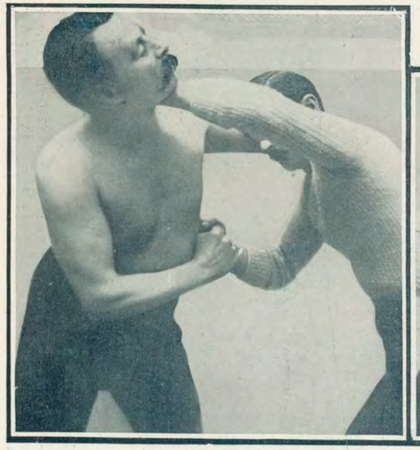


Dans la course de 50 kilomètres, Cornet bat le record de l'heure de Cadolle.

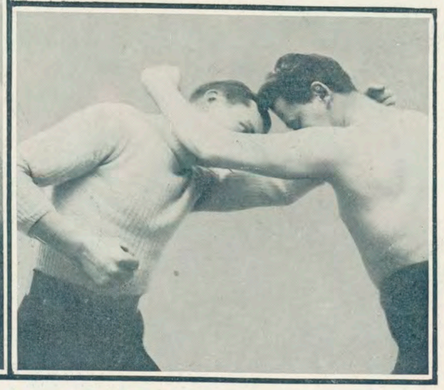
La course de 50 kilomètres, avec entraîneurs à tandems, disputée dimanche au Vélodrome d'Hiver, a donné à Cornet l'occasion de battre de peu, par 10 mètres, le record de l'heure de Cadolle (49 kilomètres 530 mètres), et de manquer de 4 secondes celui des 50 kilomètres. Ingold était second, à 9 tours. Van den Born, tombé au quatrième kilomètre, a abandonné. Dans notre photographie, prise pendant le premier tour, Cornet est à la corde, Van den Born en seconde position et Ingold à l'extérieur.

La Vie au Grand Air

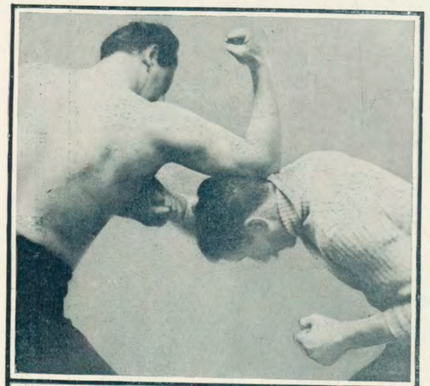
LES COUPS DEFENDUS EN BOXE ANGLAISE



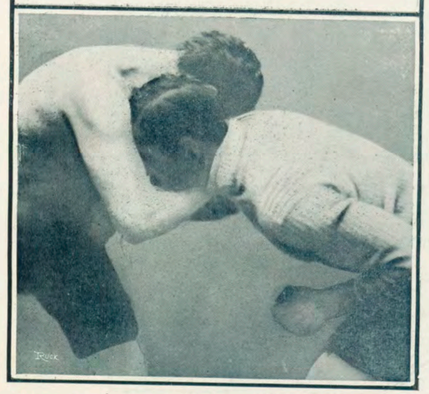
Arrêter l'adversaire avec l'avant-bras est contraire au règlement.



Il est interdit de donner des horizontaux avec le poignet ou l'avant-bras.



Il est interdit de donner des coups de coude sur la tête ou la nuque de l'adversaire qui esquive très bas.



On ne doit pas non plus relever l'adversaire qui a esquivé avec l'avant-bras.

La boxe anglaise comporte, elle aussi, ses coups interdits. — Quels sont-ils ? — Le professeur Chabrier les explique pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

Le championnat amateur de boxe anglaise va commencer dans quelques jours, sous l'égide de la Fédération Française des Sociétés de Boxe, qui a pris en main la direction de ce sport, voici déjà quelques années. Elle s'en tire fort bien, au reste, et on ne saurait lui contester les services qu'elle a rendus à la boxe française. La F. F. S. B. a également acclimaté chez nous la boxe anglaise, de laquelle, disait-on, nos aspirations pacifiques nous éloignaient. Elle a créé, enfin, un double championnat qui a orienté d'une façon moins aventureuse les destinées d'un sport qui suivait, en France, son développement, au petit bonheur.

Revenons maintenant au sujet même de cet article, qui a trait aux coups défendus en boxe anglaise.

Comme la lutte, elle a ses coups défendus. Il ne faut pas croire, en effet, que la boxe anglaise, sous prétexte qu'elle réclame des tempéraments éminemment combatifs, ouvre la porte à toutes les libertés. Elle autorise, elle demande même que l'on frappe dur, mais elle prévoit, très sportivement, la manière de frapper.

On a prétendu jadis que le tempérament du Français l'éloignait de la boxe anglaise. C'est une erreur. Il n'y a pas de raison pour que nous soyons moins endurants que le sont les Anglo-Américains.

Evidemment, à l'heure actuelle, c'est une race qui, dans ce sport, nous est supérieure; elle le sera longtemps encore.

En France, la génération présente, qui a fourni cependant des sujets de valeur, est trop nouvelle dans ce sport. Elle y est arrivée exclusivement par l'étude, mais sans attirance naturelle. Elle n'a pas encore cela dans le sang. Peut-être les générations futures auront-elles, par atavisme, un goût inné de la boxe anglaise.

Aussi bien verrons-nous — si nous sommes encore de ce monde — de rudes frappeurs et des encaisseurs stoïques qui n'auront rien à envier aux plus notoires champions de la libre Amérique.

Sans aspirer à dominer l'univers à coups de poings, les jeunes Français ont tout à gagner en s'entraînant à la boxe anglaise. Elle constitue une excellente préparation aux aléas de la « self-defence » en les habituant à encaisser les horions, sinon sans broncher, du moins en conservant tous leurs moyens pour riposter et se tirer d'une situation délicate.

Sur un « direct » ou un « swing », riposter par un coup de tête n'est pas autorisé.

Défendu également de frapper dans le bas du ventre, comme l'indique cet instantané.

Que voulez-vous, dussé-je avoir contre moi un bataillon de sportsmen et d'athlètes beaucoup plus qualifiés que je le puis être, je reste cuirassé dans cette opinion : tous les jiu-jitsu de la terre ne valent pas deux bons poings nerveux qui frappent sec, vite et bien.

Quels sont, en boxe anglaise, les coups défendus — défendus dans une épreuve publique, loyalement et sportivement disputée.

Le professeur Chabrier, qui doit démontrer, sur le ring même des Championnats, ce que les règlements du tournoi interdisent, en fait ici une démonstration par l'image pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

La majorité des coups interdits est basée sur ce principe que ce sont les poings, — les poings seuls — qui doivent frapper. C'est le marteau qui cogne, et non point le manche à l'extrémité duquel la nature l'a attaché, c'est-à-dire l'avant-bras. Partant, il demeure interdit :

a) De porter des horizontaux avec le poignet;
b) De frapper avec l'avant-bras, en se retournant.
c) De porter un coup avec le tranchant — va pour « tranchant » — de la main.
d) De frapper avec la paume de la main ;

Dans un même ordre d'idées, l'usage de l'avant-bras est interdit dans les conditions suivantes :

e) Arrêter l'adversaire avec le coude ou l'avant-bras, soit au cou, soit à l'estomac ;
f) Relever avec l'avant-bras l'adversaire qui a esquivé.

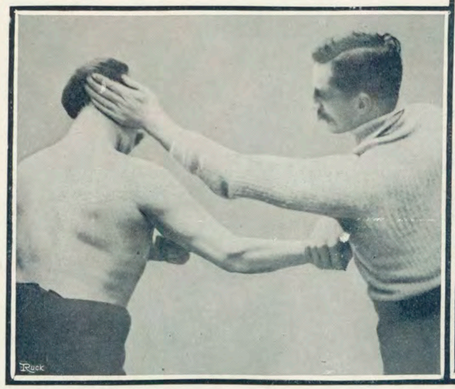
Ajoutons enfin, à ce petit bréviaire des coups défendus par les règlements :

g) De porter les coups de poings tout à fait au bas du ventre ;
h) D'immobiliser un bras pendant que l'on frappe de l'autre ;
i) De frapper un adversaire à terre.
j) De donner des coups de coude sur la tête ou la nuque de l'adversaire qui esquive très bas.

La meilleure des démonstrations, la plus claire des explications qui puissent être données, nous sera fournie ici par la photographie.

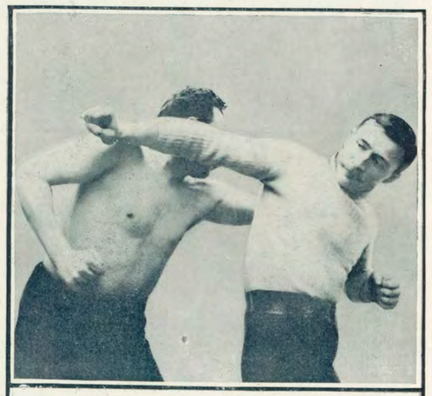
Les illustrations qui entourent ces lignes démontrent trop clairement et trop rapidement ce que sont, dans le Championnat de boxe anglaise, les coups défendus, pour qu'il soit nécessaire d'éclairer la question d'un texte autre que celui de nos légendes.

FIORAVANTI.

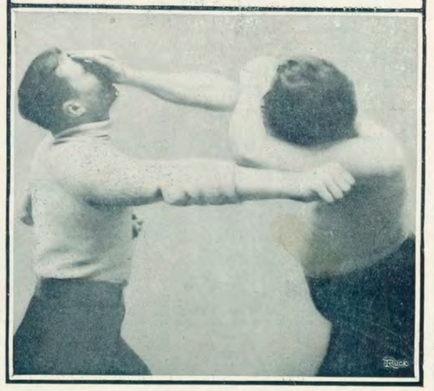


Défense est faite de frapper avec le tranchant — pour ainsi parler — de la main.

Défense également d'arrêter l'adversaire avec le coude, soit au cou, soit à l'estomac.



Tout aussi bien que de porter des coups avec l'avant-bras, en tournant.



On ne doit pas frapper un adversaire avec la paume de la main.

Racing Club de France contre Bridgewater Albion F. C.

UNE MÊLÉE

La mêlée se forme, les avants du Racing, Gondoin et Varvier attendent la sortie du ballon.

SORTIE DE MÊLÉE

Le ballon sort du côté des Anglais. Cette fois encore, les trois-quarts français ne le verront pas. Ce match, joué dimanche, sur le terrain du Polo, marécageux et gluant, s'est terminé par la victoire des Anglais, avec deux essais contre un.

SCOLAIRES CONTRE ÉTUDIANTS

Où il est prouvé, une fois de plus, que la valeur n'attend pas le nombre des années.

Le match de cross-country Scolaires contre Etudiants.

Disputé dans le Parc de Saint-Cloud, ce match a été gagné par les Scolaires, battant leurs aînés par 18 points à 39, et gagnant le challenge Tunmer.

Une sportive émulation, dont on ne peut que se réjouir, règne entre les jeunes potaches de Paris et leurs aînés qui ont quitté les bancs des lycées pour ceux des Universités ou des Ecoles. Un défi fut lancé au commencement de la saison par l'Association Sportive Amicale à l'Association Sportive des Etudiants de Paris. Différentes épreuves furent organisées, dont la dernière, disputée dimanche, était un match de cross-country qui fut couru sur 12 kilomètres, dans le Parc de Saint-Cloud et les bois de Ville-d'Avray. La lutte fut acharnée et le résultat contraire à l'opinion généralement admise que les jeunes ne tiendraient pas sur une distance aussi longue dans un terrain aussi dur.

Bien au contraire, ce fut leur poids léger qui favorisa les scolaires. Il fut possible de s'en rendre compte, car c'est surtout sur le terrain plat et solide que les étudiants regagnèrent le terrain perdu. Foulon, dont nous avons dit, la semaine dernière, la victoire dans le Challeng Dezavis, prit encore la première place. Le jeune Jansonien a d'ailleurs de la qualité et je crois qu'il aurait gagné en tout état de cause.

Kœser (Ecole d'Electricité), prit derrière lui la deuxième place, et Rebut la troisième ; Salomez (médecine), arrivé 4e et premier des étudiants, fit une très belle course.

M. V.

Salomez, arrivé 4e, premier des étudiants.

Foulon, du lycée Janson, arrivé premier.

L'ENTRAINEMENT A OXFORD

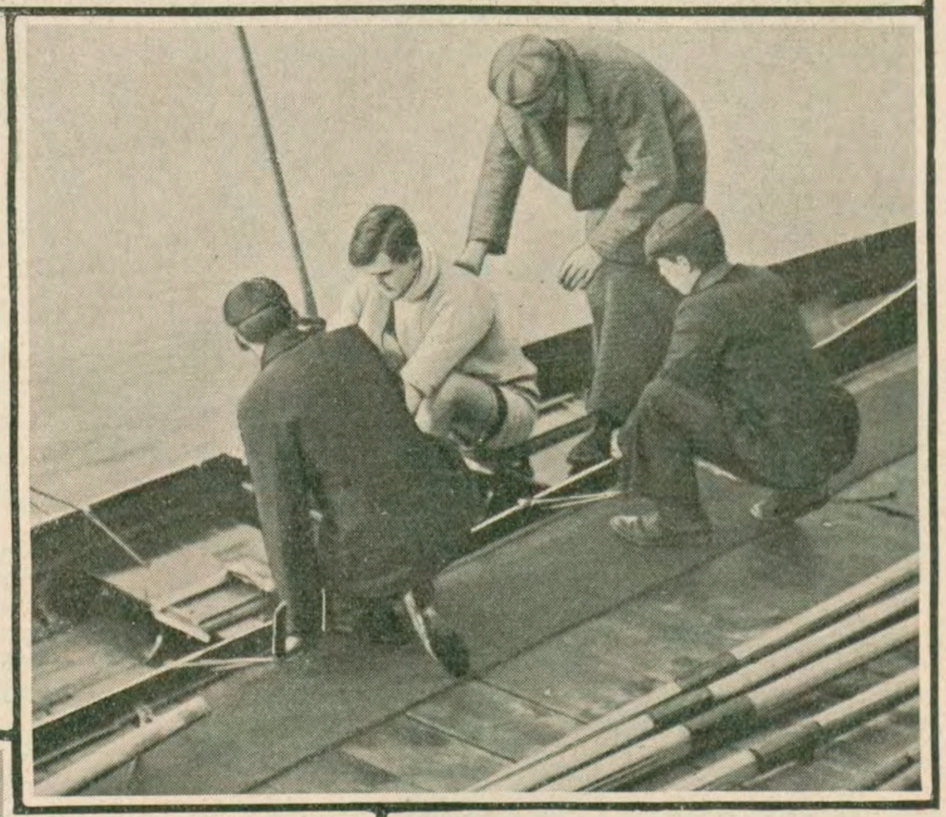
Le huit d'Oxford s'entraîne en vue du grand match.

Le coach, ou entraîneur, suit à cheval, sur la rive, les hommes, dont il surveille attentivement la marche et la position.

L'hiver, les inondations, la gelée, n'arrêtent pas, à Oxford, l'entraînement en vue du grand match annuel contre Cambridge.

C'est à un demi-mille d'Oxford que coule l'Isis, la délicieuse petite rivière sur laquelle s'entraînent les élèves de la célèbre Université.

Par tous les temps, que la rivière inondée recouvre ses rives ou qu'elle disparaisse à moitié sous les glaces flottantes, l'entraînement, en vue du grand match contre Cambridge, ne s'arrête pas. C'est M. Fletcher, un ancien oxonian, qui a pris en main la direction de l'équipe. C'est un vieux rameur qui a fait depuis longtemps ses preuves, et dont les services sont d'ailleurs utilisés chaque année par l'une ou l'autre des Universités rivales. Pendant tout le temps de l'entraînement, il est le maître absolu de ses hommes; ce n'est qu'après les avoir fait travailler deux par deux de



Une leçon.

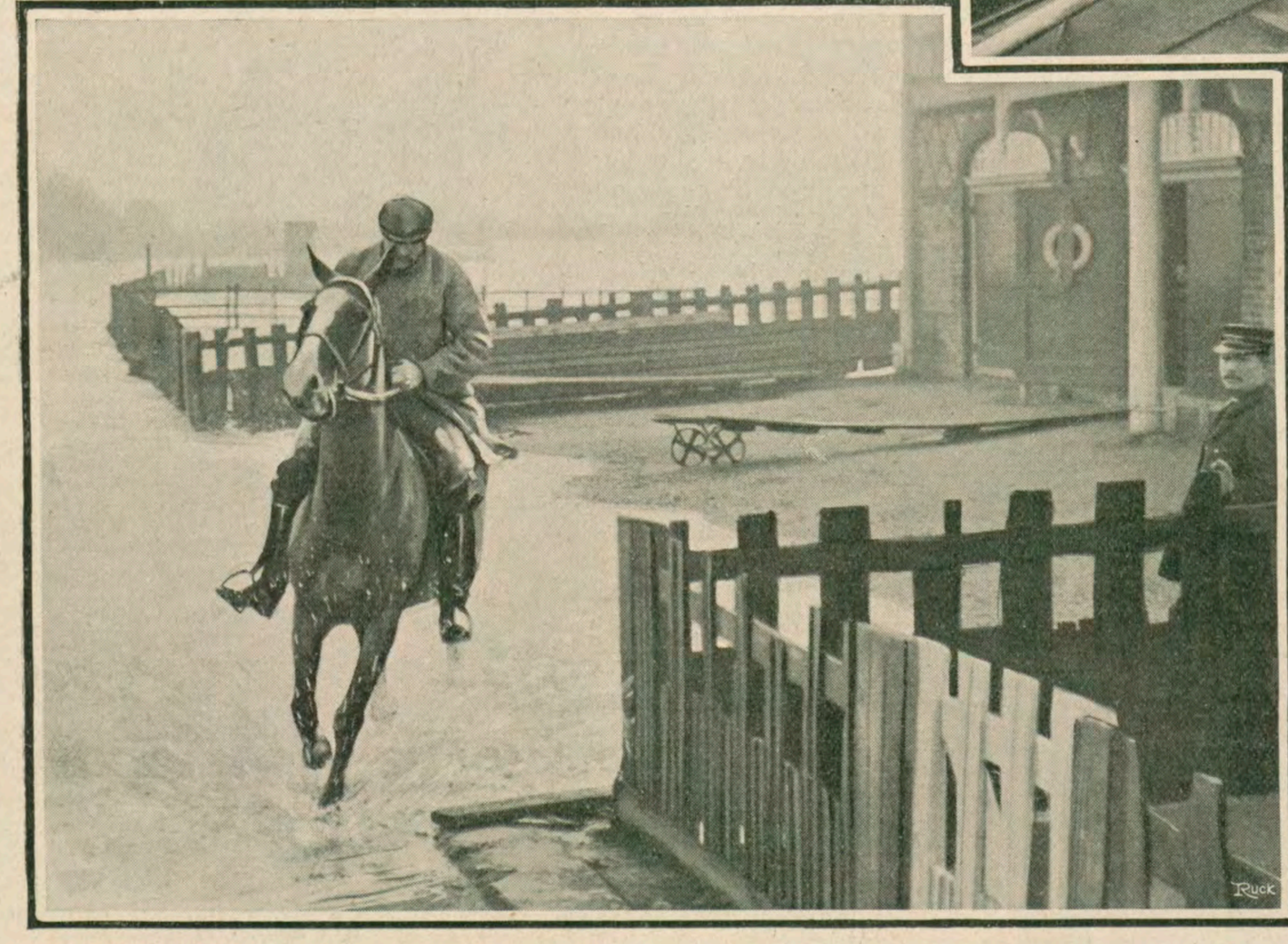
Le coach Fletcher montre à l'un des concurrents, Kirby, comment il doit placer ses pieds.

façon à relever et à corriger leurs défauts, qu'il les fait monter dans le huit. Là encore, il ne les abandonne pas une minute ; il les suit à cheval sur la rive, ce qui ne laisse pas d'être un exercice assez fatigant, puisque l'on est obligé de tenir plusieurs chevaux à la disposition du coach pour son service. Un régime des plus sévères est imposé aux hommes, sous peine d'exclusion.

L'emploi du temps est ainsi réglé : à 6 heures et demie, réveil, courte promenade pédestre, tub et friction. Déjeuner : côtelettes grillées, légumes verts, peu de pain, thé sans sucre. Puis repos et sortie en bateau. A 1 heure, lunch, viande froide et bière. A la fin de la journée, sérieux travail en huit, courte promenade et coucher.

On voit qu'il ne reste que peu de temps pour les travaux de l'esprit.

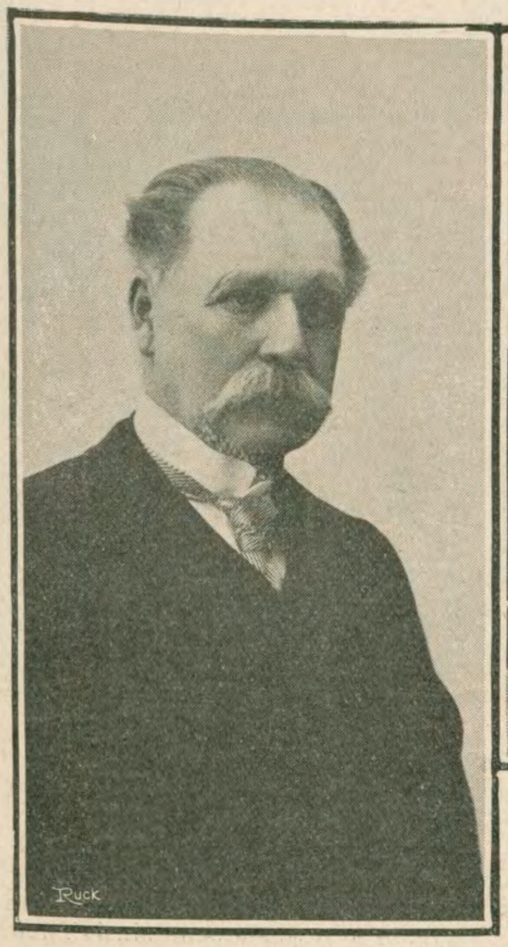
M. V.



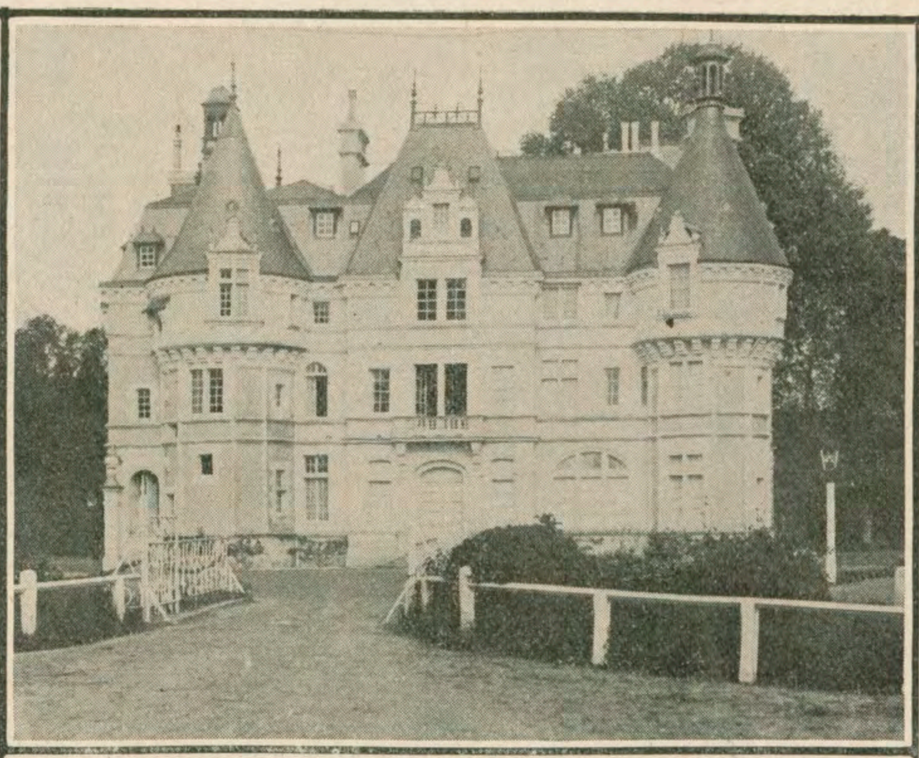
Pendant les grandes eaux.

L'Isis ayant débordé, c'est en marchant dans l'eau que le coach quitte le garage d'Oxford.

LE BARON FINOT



Le baron Finot.
Cette photographie a été prise au moment où le père du steeple chasing montait lui-même ses chevaux comme gentleman.



Le château de Langé.
C'est autour de ce château de Langé, que son propriétaire aimait par-dessus tout, que se trouvent les prairies où prenaient leurs ébats les représentants de la casaque marron, toque rouge.

La dernière photographie du baron Finot.
Cette photographie a été prise le 5 novembre dernier, à Auteuil, quand le baron Finot gagna le Prix Aston Blount, avec Issoudun.

Le baron Finot, qui vient de mourir, a mérité le nom de " Père du steeple chasing " ⌀ Il est à lui seul toute une époque ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Le père du « steeple chasing » vient de mourir en son château de Langé, tout près de ce haras où ont été élevés tant de vainqueurs de nos grandes épreuves d'obstacles. Il y a quelques mois il avait été très éprouvé par une bronchite, mais sa forte constitution, son énergie avaient triomphé du mal, et nous avons pu le voir encore en fin de saison assister à la victoire d'un de ses chevaux, Issoudun.

Avec lui s'en va un des derniers survivants de cette glorieuse génération qui a fondé les assises des courses en France et qui en a assuré pendant quelques années le développement. Il fut l'âme du steeple chasing en France, il en fut longtemps le roi incontesté. Il y a trois semaines à peine, le sympathique doyen disait à un ami qui lui faisait remarquer que son nom ne figurait pas sur la liste des propriétaires gagnant plus de 100.000 fr. : « Eh! mais j'ai fait mon temps, place aux jeunes, et que les jeunes gagnent autant d'épreuves que mes élèves en ont gagné ! »

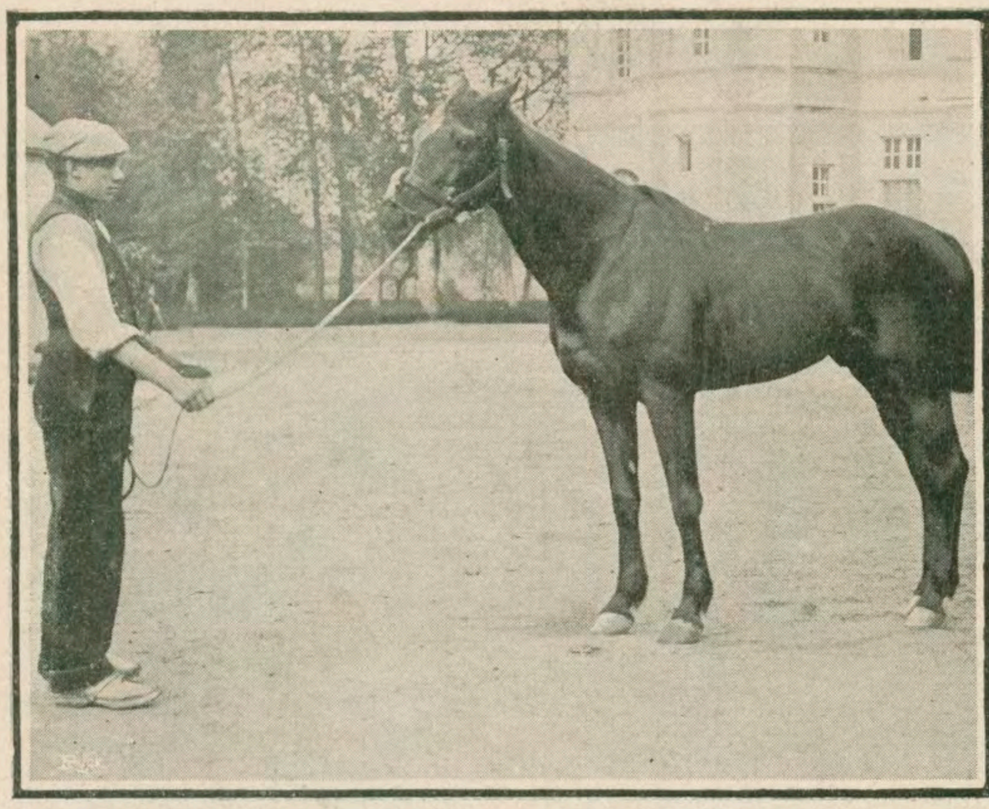
C'est qu'une des grandes qualités du baron Finot était l'initiative individuelle ; sauf que lorsque l'âge l'en empêcha, il ne montait plus lui-même ses chevaux, aussi bien au haras qu'à l'entraînement, il faisait tout par lui-même, dressant et entraînant des chevaux, et allant s'enfermer avec eux à Langé, pendant la morte saison. Sa qualité dominante, c'était d'être le maître, d'avoir de la poigne et de la « pince ». Personne comme lui ne sut se faire obéir par son personnel qu'il savait dominer par son autorité et par sa supériorité de sportsman et d'homme de cheval.

Un match historique (*Aquarelle du baron Finot*).
Le baron Finot ayant matché sa jument de pur sang Jacinthe, contre le trotteur Zéthus, pour un pari de 5.000 francs, celle-ci, montée par le baron d'Autichamps, gagna facilement, couvrant les 30 kilom. en 57 m. Ce match fut couru à Bordeaux le 22 mars 1877.

Je l'ai vu, il y a cinq ou six ans, à ce Langé qu'il avait créé, qu'il aimait par-dessus tout au monde, et qui, grâce à lui, passera à la postérité. Levé dès l'aube, à cheval sur son hack — un ancien vainqueur — son légendaire parapluie en guise de cravache, galopant dans les allées d'entraînement, à travers les prairies, tarabustant ses lads, les bourradant, mais paternellement, car le fond de son caractère était la bonté même.

Le baron Finot était le type parfait du sportsman de l'ancien temps, et quand il vit que les courses se modernisaient insensiblement, il réduisit son écurie et ne conserva plus que quelques chevaux pour ne pas abandonner complètement ceux qui avaient été la joie de sa vie. Quel jockey, aujourd'hui, accepterait les conditions d'autrefois ? C'est le baron Finot lui-même qui me rappelait, un jour de l'an dernier, aux courses d'Auteuil, que lorsque Harper qui fut, avec Guinebert, l'entraîneur de ses chevaux d'obstacles, allait monter Valentino à Vincennes, il partait à cheval le matin, avec son sac sur le dos, cravache, casaque, jambières du cheval, plomb de la selle, il lui fallait tout porter. A la fois entraîneur et jockey, il lui fallait encore, une fois rentré, soigner les chevaux, les nettoyer et faire la besogne des lads, inconnus à cette époque ! *Quantum mutatus ab illo !...*

C'est il y a cinquante-sept ans, vers 1849 que le baron Finot fit ses débuts comme gentleman-rider avec Isabella; il gagna ensuite le Derby du Midi à Bordeaux avec Théodora, la mère de Valentino. Déjà à cette époque lointaine, le



Baudres,

une des gloires du turf, gagnant de la grande course de haies en 1884.

Issoudun,

avec lequel le baron Finot gagna sa dernière épreuve, le Prix Aston Blount, en novembre dernier.

baron Finot, convaincu par l'expérience et la pratique que la haute qualité du cheval de sang se retrouverait toujours, s'attache à rechercher le meilleur sang et à transplanter des chevaux d'un certain mérite des courses plates dans les steeple chases.

Pour une somme minime, il réclama Astrobole au Bois, la jument fut pour lui une véritable mine d'or, elle resta sur la brèche pendant huit ans, gagnant en 1865 le Grand Prix d'Automne à Vincennes (7.000 mètres) et le Grand Prix de Bruxelles (5.000 mètres) avec 65 kilos 1/2. L'année suivante, la même épreuve avec 83 kilos, puis le Grand Prix de Nice, le Grand Prix de Monaco, et deux années de suite, le Grand Steeple de Deauville.

En 1866, avec Valentino, Astrobole, Betti-Mario et Brunette, le baron Finot encaissa 130.541 francs, somme considérable pour l'époque.

Citer toutes les victoires des représentants de la casaque marron, toque rouge, serait refaire l'histoire du steeple-chasing depuis sa fondation jusqu'en 1887 ; le baron Finot a toujours occupé le premier rang parmi les propriétaires gagnants en obstacles cette année, car il tient la tête de la liste avec 514.051 francs en 1888 et 1889, il est le second, de même qu'en 1890 ou 1891 ; il reprend la tête en 1898 avec 510.994 francs. Jamais propriétaire n'a gagné aussi souvent le Grand Steeple Chase de Deauville. Marius, Jacinthe (en 1879 et 1880), Blaviette, Basque (en 1882 et 1883), Ardéo (en 1894). Il triomphe à plusieurs reprises dans le Grand Steeple Chase de Paris : en 1875 avec La Veine, en 1887, avec La Vigne ; en 1891 avec Saïda, cette merveilleuse jument qui en quatre années 1890, 1891, 1892 et 1893, a gagné 702.966 francs d'argent public. Il gagne la grande course de haie avec Doublon, en 1880 avec Baudres en 1884, avec Soliman en 1887.

Citerai-je en dehors de ces grands vainqueurs quelques-uns de ses bons chevaux qui ont laissé un nom ?

Breviante, mère de Baudres, de Roi-Fou et de Baryton, Bride Abattue, North-Pole, Lusignan, Ajax, Sainfoin, Primauté, Le Volga, Camase, Austerlitz, Bourdigal, Le Lys, Tourbillon, Catapan, Martin-Pêcheur, etc., etc.

Ce qui a toujours été remarquable et remarqué, c'est l'aptitude à sauter des chevaux nés et élevés à Langé ou entraînés par le baron Finot, c'est que les élèves de Langé étaient habitués dès leur jeune âge à sauter des obstacles : chacune des prairies où ils prennent leurs ébats est entourée d'eau de tous côtés ; l'une d'elles est coupée par une haie, l'autre est coupée par une barrière, un talus que les chevaux franchissent naturellement, s'habituant ainsi à leur nouveau métier. C'est ainsi que l'on a pu voir Beaumanoir entraîné pour le plat courir d'un dimanche à l'autre en obstacles — bien que n'ayant pas vu d'obstacles depuis plus de 18 mois — avec une suite et une adresse extraordinaires.

Le baron Finot était, malgré son grand âge, d'une surprenante activité : malgré les courses, l'élevage, la chasse, les séances du comité de la Société des Steeple-chases, il trouvait encore des loisirs pour satisfaire ses habitudes mondaines et ses goûts artistiques.

Les jolies aquarelles auxquelles il employait ses heures de repos enrichissaient les collections de ses amis, elles évoquaient pour eux le souvenir de sujets de chasse ou le portrait des meilleurs chevaux, et avec elles le baron Finot faisait des heureux en les donnant aux nombreux appréciateurs de son réel talent.

Il connut aussi les douceurs d'une vie familiale d'autant plus touchante qu'elle avait commencé dans des circonstances particulièrement douloureuses ; il avait épousé Mlle de Saint-Germain, qu'il avait rencontrée au chevet de son frère agonisant ; M. de Saint-Germain avait fait à Spa, en 1865, une chute mortelle en montant sa jument Astrolabe. La baronne Finot est morte il y a quelques années. Le baron Finot laisse une fille, mariée depuis peu au comte Edouard de Fitz-James.

Le baron Finot était très populaire sur le turf, popularité fondée sur une longue suite de victoires et aussi sur l'opinion unanime que le public avait de ses hautes connaissances techniques : on l'écoutait avec plaisir, on aimait à recueillir ses avis, ses conseils. Son opinion faisait autorité.

Nul pendant de longues années n'a suivi les courses avec plus d'intérêt.

A Auteuil, sa place favorite était près de la barrière d'entrée des concurrents sur la piste ; sa lorgnette aux yeux, il suivait toutes les péripéties de l'épreuve, et souvent, pour ne pas dire presque toujours, avant le saut de la rivière du huit, il indiquait le gagnant.

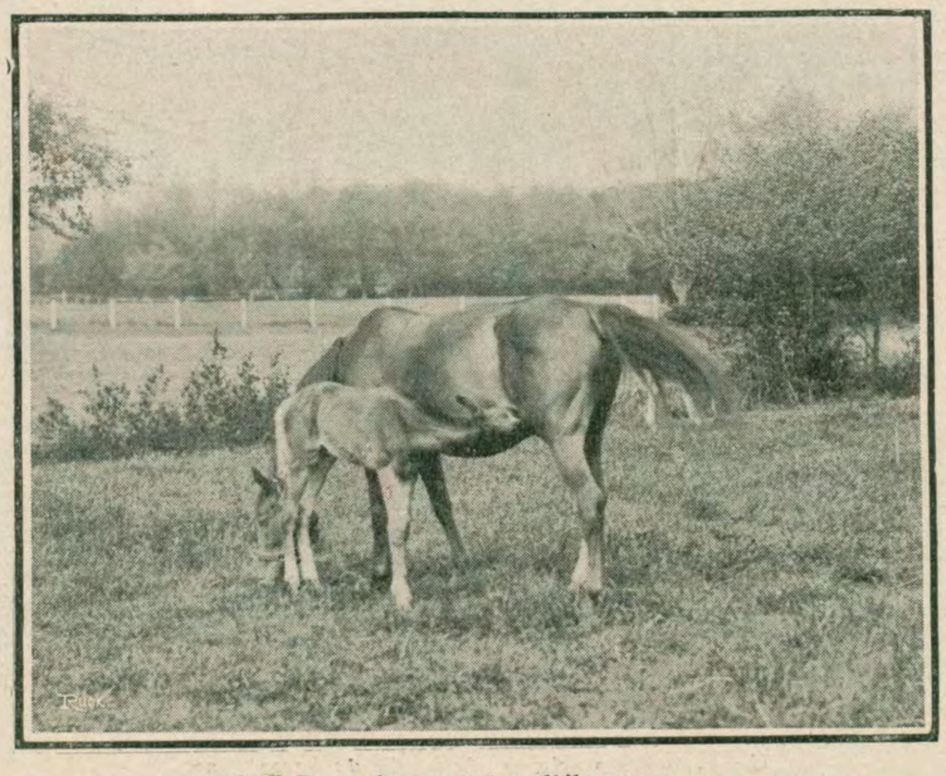
C'est une des grandes figures qui créèrent et qui illustrèrent le turf français qui vient de disparaître.

Saluons respectueusement la dépouille de cet homme qui fut un vrai et un grand sportsman.

PAUL MÉGNIN.

Le sanglier apprivoisé qui accompagnait les chevaux à l'entraînement, à Langé.

Cet animal, pris très jeune, suivait les chevaux et sautait avec eux les obstacles.



Dans les prairies d'élevage.

Une poulinière de Langé suitée d'un poulain par Royal Oak. Ces prairies étaient entourées de ruisseaux que les poulains s'amusaient à sauter d'eux-mêmes.

LES GRANDS ÉTALONS : BAY RONALD

Par Maurice LA RIVIERRE

Le père de Macdonald II, acheté par un syndicat d'éleveurs, vient d'être installé au haras de La Celle-Saint-Cloud

Bay Ronald, qui vient d'être installé au haras de La Celle-Saint-Cloud.

Une des plus précieuses importations faites ces derniers temps est, sans contredit, celle de l'étalon Bay Ronald. Mis en vedette chez nous par les succès de Macdonald II, et en Angleterre par ceux de nombreux produits, il a été, comme on sait, amené en France par une association d'éleveurs, dont chacun a souscrit un certain nombre de saillies pour les trois prochaines saisons, saillies dont le total couvre le prix d'achat et l'entretien du cheval. Il vient d'être installé pour commencer, dès ce printemps, la monte au haras de La Celle-Saint-Cloud.

En dehors de la paternité de Macdonald, Bay Ronald possédait déjà quelques attaches avec l'élevage français. Sa mère, Black Duchess, née en 1886, est en effet fille de Galliard et de Black Corrie, par Sterling, laquelle Black Corrie, à la fin de cette même année 1886, fut importée en France par le baron de Soubeyran. La production de Black Corrie chez nous fut d'ailleurs des plus médiocres : Saint Corentin, Biskra (l'un et l'autre par Silvio), Balsamo (par Frontin) méritent à peine d'être cités. Bay Ronald tient évidemment de son origine maternelle sa robe d'un bai très foncé, presque noir, et sa haute stature.

Une demi-sœur de Bay Ronald, Black Cherry, par Bendigo et Black Duchess, a donné successivement en 1901, avec Ayrshire, Jean's Folly, qui s'est montrée une des bonnes pouliches de sa génération; en 1902, avec Tsinglass, Cherry Lass, la gagnante des Mille Guinées et des Oaks de 1905 et que beaucoup de bons juges s'attendaient à voir battre Cicero et Val d'Or dans le Saint-Léger de Doncaster, où elle n'a pu toutefois prendre que la troisième place, derrière Challacombe et Polymelus, dans une course d'une exactitude plutôt douteuse; enfin, en 1903, avec Count Schomberg, le gagnant de la Grande Course de Haies d'Auteuil de 1896, Black Arrow, un des candidats les plus autorisés, malgré quelques défaillances aux épreuves classiques anglaises de 1906.

L'origine paternelle de Bay Ronald n'est pas moins brillante, puisqu'il est fils de Hampton, un des étalons les plus remarquables de la fin du XIXe siècle. Est-il nécessaire de rappeler que Hampton débuta, ainsi que son contemporain Nougat (avec lequel il avait également de commun une taille au dessus de la moyenne), dans les prix à réclamer, pour se classer peu à peu, mais de la façon la plus authentique et la moins sujette à discussion, au rang des racers de tout premier ordre. Au haras, la carrière de Hampton ne fut pas moins glorieuse, et sa descendance en ligne masculine et féminine partage avec celles de Bend Or, de Galopin et d'Isonomy, la prépondérance dans la production anglaise actuelle. La plupart des rejetons de Hampton ont, comme leur auteur, brillé par le fond et l'endurance. En France, il n'a jamais eu, en dehors de Ladislas, de successeur vraiment digne de perpétuer son sang.

Donc, bien que Phœnix et Norio, petits-fils de Hampton par leurs pères, Royal Hampton et Ayrshire, puissent se montrer plus tard bons reproducteurs, et que Macdonald II vienne d'entrer au haras, l'importation de Bay Ronald a comblé heureusement une lacune très sensible dans l'ensemble de nos étalons de race pure.

Comme cheval de courses, Bay Ronald fut assez inégal. Si l'on adopte le principe qu'il faut pour juger un cheval tabler sur ses meilleures performances, le fils de Hampton devrait être élevé presque à la même hauteur que son père; mais en somme sa carrière a donné lieu à de nombreuses et complètes déceptions. Les qualités par lesquelles il s'est le mieux révélé comme le véritable héritier de sa race sont la solidité et l'endurance, qui lui ont permis de supporter quatre années d'entraînement (de deux ans à cinq ans) et une série de courses très dures dans nombre desquelles il a livré des batailles meurtrières. Peut-être aussi son écurie n'a t-elle jamais bien utilisé les aptitudes de ce grand et fort poulain, lui demandant trop tôt des efforts pour lesquels son organisme n'était pas encore mûr et lui imposant encore par la suite des tentatives répétées sur des distances trop courtes pour être absolument à sa convenance.

A deux ans, en 1895, Bay Ronald débutait dès le mois de mai à Epsom, dans les Stanley Stakes, où il finissait troisième, derrière les deux favoris, deux chevaux absolument oubliés aujourd'hui, Devil May Care et Froward; le reste du lot était d'ailleurs médiocre; il était ensuite non placé dans, des champs mieux composés, à Ascot et à Goodwood, puis dans le Middle Park Plate et le Dewhurst Plate, enlevés l'un et l'autre par Saint-Frusquin.

Sur ses huit courses de three years old, deux seulement furent des victoires remportées sur 2.000 et 1.600 mètres aux réunions d'automne de Newmarket et où il battait entre autres Avilion (second chaque fois), Rampion, Utica, son demi-frère Earwig, Laveno, Regret.

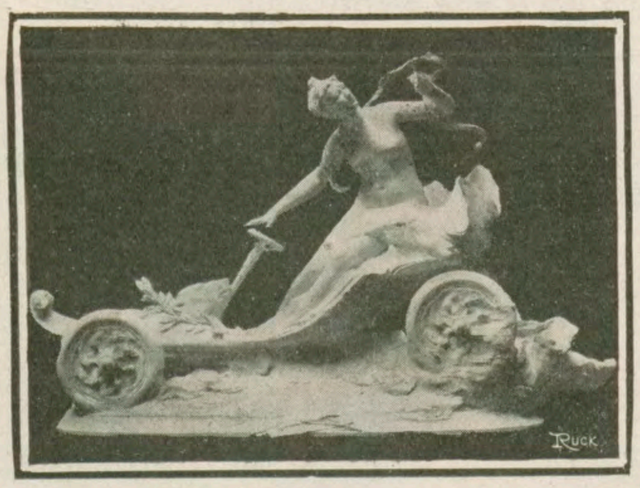
Il courait six fois à quatre ans et ne remportait qu'un succès, dans les Hardwicke Stakes d'Ascot, où il battait sans peine cinq poulains et pouliches de trois ans de mérite très ordinaire.

Sa dernière campagne, celle de 1898, fut, en somme, la meilleure. Elle débuta par deux victoires, l'une dans le City and Suburban, où il portait sept livres de plus que l'année précédente; l'autre dans l'Epsom Cup, où il battait Newhaven II, Winkfield's Pride, l'australien Merman et Champ de Mars. Mais il échouait ensuite à Ascot dans la Coupe enlevée par Elf sur The Rush et Cartouche, puis dans les Hardwick Stakes, où il finissait second, derrière Collar, le frère de Sceptre. Il était encore battu par Velasquez, dans les Champion Stakes, et par Ninus et Batt, dans les Lowther Stakes, à Newmarcket enfin Merman prenait sur lui, dans le Jockey Club Cup, sa revanche de l'Epsom Cup; Bay Ronald finissait même loin derrière The Rush dans cette course par laquelle devait se clore assez malheureusement sa carrière.

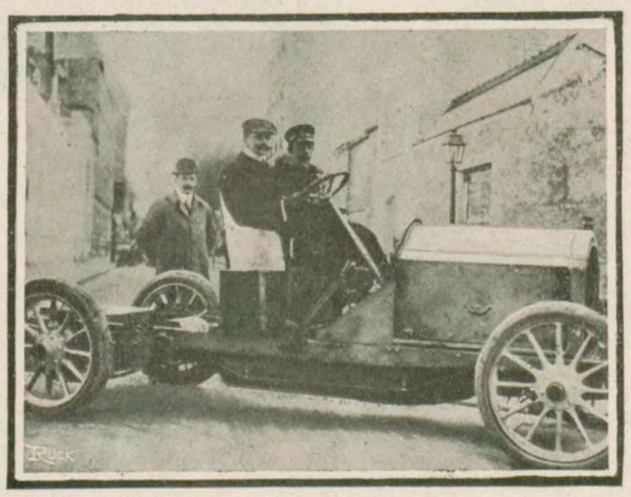
Mais, au haras, il se classait dès ses débuts comme un des reproducteurs d'avenir : sa fille Rondeau, notamment, qui appartenait à sa première production, née en 1900, confirmait largement, à trois ans et à quatre ans, le mérite qu'elle avait montré comme two year old. Merryman, Wild Oats, Arabi, Rose Ronald, Tom Thumb ont fait preuve également de qualité, sans approcher, toutefois, Macdonald.

MAURICE LA RIVIERRE.

LA COUPE DES PYRÉNÉES



La Coupe des Pyrénées, gagnée par la Maison de Dietrich, volée au Crystal Palace, et qui vient d'être retrouvée.



M. Sorel, gagnant de la Coupe des Pyrénées, sur sa voiture de Dietrich.

LES COURSES DE NICE

Ce fut un grand succès pour la Société des courses de Nice, que le meeting de 1906; les recettes ont très augmenté et le sport, jusqu'au dernier jour, a été plein d'intérêt. Il y eut malheureusement quelques accidents à déplorer, plusieurs jockeys ont été grièvement blessés; l'un d'eux, un jockey-entraîneur, Abadie, est mort des suites de sa chute.

La dernière épreuve importante, le prix de S. A. S. le Prince de Monaco, course de haies, handicap de 3.500 francs, et dont l'allocation est de 10.000 francs, a donné lieu à une très belle arrivée entre Burlingame, à M. J. Stern, et Portman, à M. Ch. Liénart. Burlingame a gagné juste de trois-quarts de longueur. Le cheval de M. Jean Stern, que l'on n'avait pas vu depuis son échec contre Sam-Sam, a — très bien monté par Pigott — fait une course d'attente qui

Burlingame, à M. Jean Stern, gagnant du Prix de S. A. S. le Prince de Monaco.

LES CROIX DE JANVIER

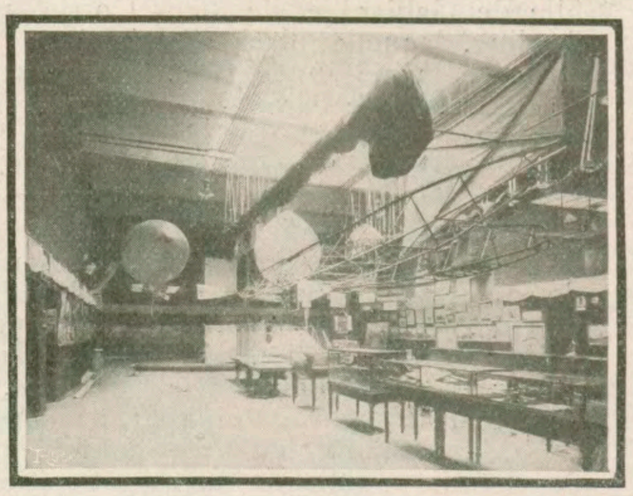
M. Henri Juliot, créateur du *Lebaudy*.

M. Benett, administrateur-directeur de la Société des anciens Etablissements Hotchkiss.

M. Gaston Dreyfus, propriétaire-éleveur.

LE SALON DE NEW-YORK

Vue générale du Salon de New-York, dans l'Armory du 69e régiment.



L'exposition aérostatique avec les dirigeables.

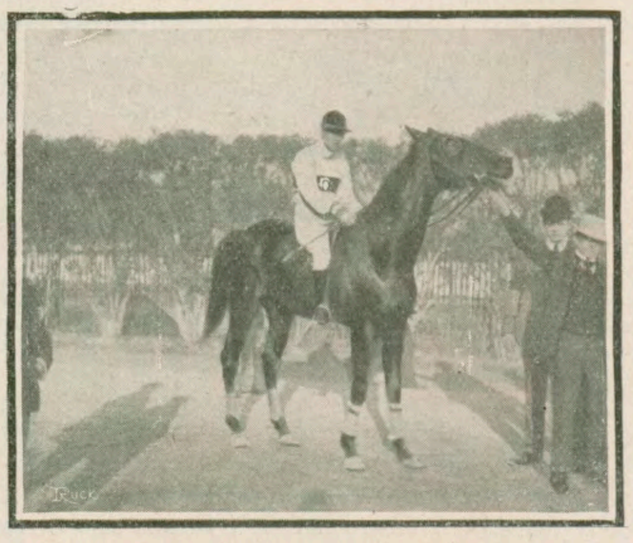
LES COURSES DE NICE

lui a assuré la victoire; sur les onze concurrents, huit au moins avaient des titres sérieux contre les deux premiers, Burlingame et Portman. Le champ comprenait Manne, Gradignan, La Voleuse, Spite, Bright Nagouglan.

Belle victoire également dans le Prix du Pont-Magnan, dans lequel Playful Johnny, à M. J. de Gurtubay, a triomphé de Mandoline III et de Pensa.

Notons encore dans le prix du Littoral, le deat heat de Violon II et de Kan.

Le programme a été, certes, pour beaucoup dans le succès du meeting de Nice, mais aussi la Société a eu le beau temps pour elle. Les réunions ont été privilégiées sous le rapport de la température, aussi les journées de Nice, Marseille, Pau, Cannes ont vu grossir leur clientèle habituelle.



Playfull Johnny, à M. de Gurtubay, gagnant du Prix du Pont-Magnan.

LE CHEVAL ET LA CRAVACHE

La cravache de la daumont.
Plus longue qu'une cravache d'écuyer, la cravache des piqueurs à la daumont sert surtout à régulariser l'allure du sous-verge.

La cravache, dérivée de la houssine, est, pour les uns, un moyen de correction, pour les autres, une aide et une caresse. Pour la femme, c'est la quatrième aide. Elle lui permet d'obtenir toutes les allures artificielles.

Pourquoi, étant donné que l'équitation, et surtout l'équitation savante, est un art essentiellement français, n'avoir pas conservé pour désigner la cravache cet auxiliaire du cavalier indispensable à l'écuyer, l'ancien mot français, beaucoup plus pittoresque et aussi beaucoup plus exact ? Pluvinel Newcastle, — dont le nom indique une origine anglaise — de la Brosse n'ont jamais parlé de la « cravache », mais de la « houssine », qui, avec la chambrière, est l'adjuvant du dresseur-écuyer. Cravache est allemand, l'origine du mot est *Karbatsche* qui vient lui-même du turc, tandis que houssine vient de houx, parce que les houssines de nos écuyers étaient faites d'une tige *flexible* de houx.

En somme, la cravache — il nous faut bien lui conserver cette dénomination, est un fouet court sans lanière, dont le diamètre va en décroissant de la poignée à l'extrémité. Si la houssine était une simple tige, la cravache se compose de deux parties ; l'âme et l'enveloppe. L'âme est constituée par une mince tige d'acier ou de fer, quelquefois de baleine ou de rotin ; quant à l'enveloppe, elle est tressée mécaniquement de coton, de fil, de corde à boyau ou de soie.

La cravache de l'écuyère.
C'est la quatrième aide de l'écuyère, sa position à cheval ne lui permettant pas de se servir comme aide de la jambe droite.

Au cavalier qui se sert du cheval uniquement comme moyen de locomotion, la cravache est pour ainsi dire inutile. Elle sert, disent les uns, à corriger le cheval — mais et les jambes et les éperons ? — d'autres vous diront que cet instrument de correction est indispensable avec des chevaux rétifs, sur l'œil, ou qui se défendent ; à ceux-là, je répondrai par ce mot de La Guerinière. « Par l'emploi bien calculé des aides on peut et on doit réprimer *toutes* les défenses d'un cheval. »

Pour l'homme de manège, pour l'écuyer, pour le dresseur, c'est autre chose, la cravache est une aide et un moyen non de correction, mais de caresse.

Voici un cas, par exemple : si vous avez un cheval qui s'énerve et s'affole au contact de la jambe, mettez pied à terre et habituez-le à sentir la cravache avec calme en le caressant sur l'encolure d'abord, puis sur les épaules et enfin et surtout sur les flancs. Lorsque l'animal reçoit ces caresses avec plaisir mettez-le au pas à main

gauche, en lui faisant décrire une piste à deux mètres du mur — nous sommes au manège — maintenez-vous à la hauteur de son épaule intérieure, puis prenant le montant gauche du filet dans la main gauche ; pressez la cravache dans la main droite, le pommeau sortant du côté du pouce et appuyez cette main sur le quartier gauche de la selle, le plus près possible du bord postérieur. Vous servant de la cravache comme aide, le cheval exécutera le mouvement simple — comme l'appuyer des hanches, le tourner — que vous lui demanderez, quand vous lui ferez sentir la cravache. Augmentez à chaque leçon la pression de la cravache, et votre cheval finira par ne plus s'affoler au contact de la jambe.

La cravache est évidemment un moyen de correction, mais dont il ne faut pas abuser, et il vaut mieux l'employer avec l'éperon que seule. Il est une expression courante dans les manèges, qu'il ne faudrait pas prendre à la lettre c'est lorsqu'un cheval se défend — « tirer dessus et taper dedans » — cette manière d'opérer provoquerait des défenses sur place, qui sont les plus mauvaises.

Les jockeys de plat ou d'obstacles — certains, du moins, — se servent de la cravache, non point comme instrument de correction, mais pour activer l'allure du cheval ; je parle surtout des jockeys anglais, car les Américains — bien qu'ayant tous un « jeu » de superbes cravaches — ne « savent pas » s'en servir. Nous eûmes de superbes arrivées à la cravache, au temps où Dodge, Tom Lane, Kearney, Nelly Prott étaient les rois de la piste. Aujourd'hui les arrivées sont peut-être plus académiques mais moins « empoignantes », ce sont des arrivées scientifiques...

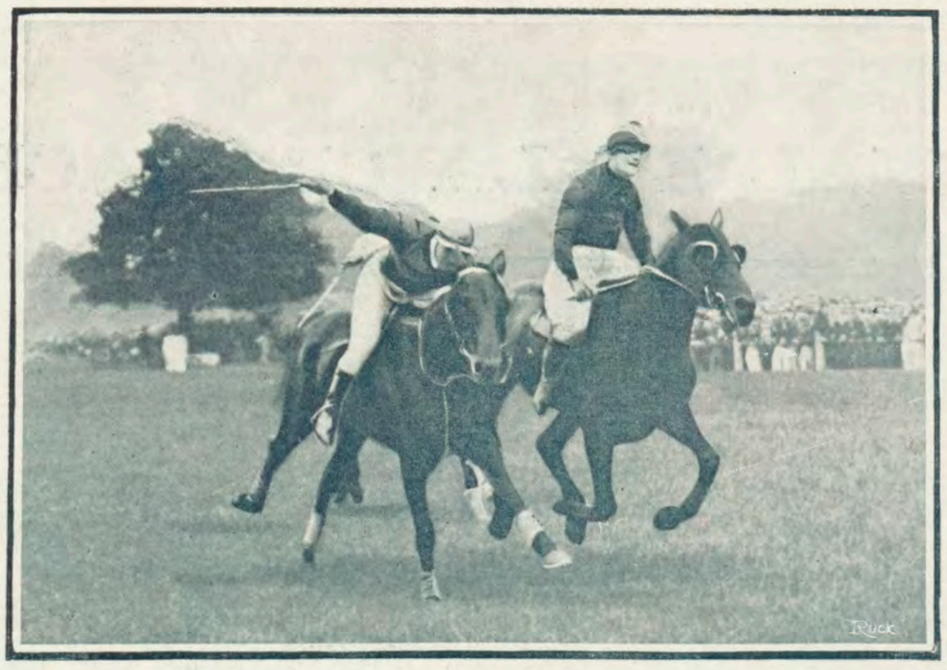
Dans l'équitation féminine, la cravache est indispensable, étant donné que la femme ne peut se servir de la jambe droite comme aide. Certaines écuyères emploient même la cravache-éperon, qui est une cravache avec, à cinq centimètres environ de la mèche, une roulette d'éperon.

Depuis longtemps déjà, les bons écuyers ont enseigné à leurs élèves femmes à se servir de la cravache en l'appuyant au flanc droit, pour contrebalancer l'effet de la jambe gauche. Ils ne l'ignoraient pas : afin de ranger les hanches à gauche, dans les « appuyer », il fallait presser la cravache sur le flanc droit, tandis que, pour ranger les hanches à droite, on devait opposer la jambe. C'est aussi par ces oppositions de cravache, alternant avec celles des jambes, qu'ils déterminaient les départs au galop sur les deux jambes. Pour les allures artificielles, « pas » ou « trot espagnol », « balancer », etc., ils appliquaient directement la cravache à l'épaule.

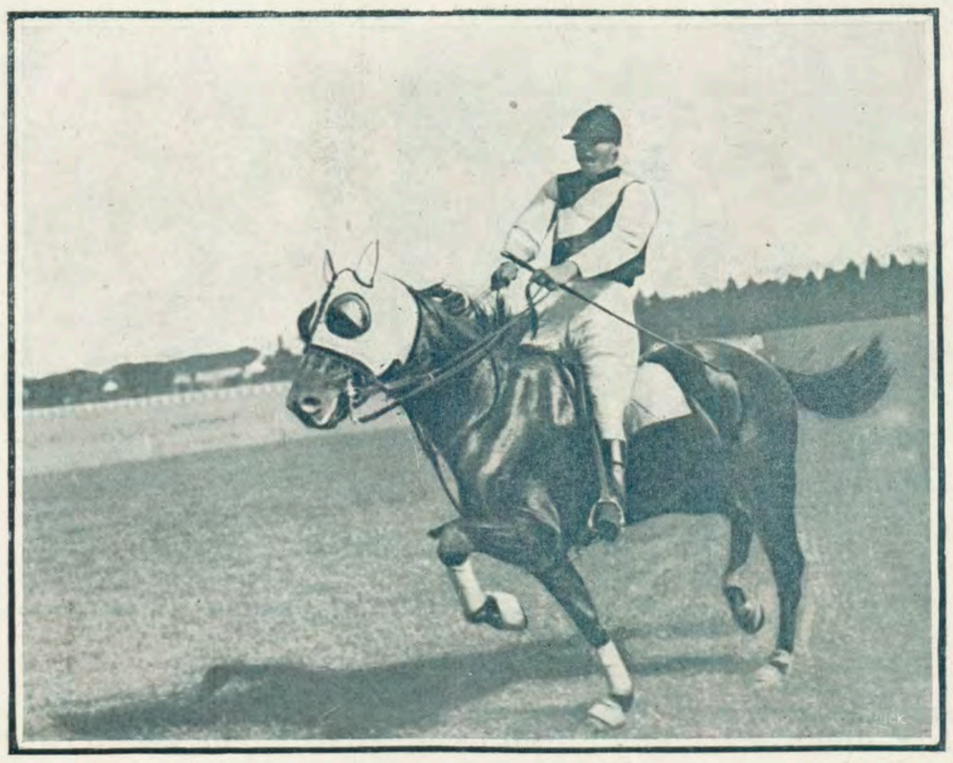
Aujourd'hui, l'on a perfectionné cette méthode, et la cravache venant remplacer la jambe, toutes les allures artificielles sont obtenues par des effets diagonaux. Ainsi, pour provoquer chez le cheval, tension ou élévation de la jambe gauche, on agit avec la cravache sur le flanc droit. Par suite, agissant seulement sur l'arrière-main par la cravache et la jambe, et recevant les effets produits avec une main habile, on arrive à un « rassembler » parfait qui permet à l'amazone — sans quitter sa position pour se pencher en avant — d'obtenir, avec un équilibre parfait, une grande vigueur dans l'ensemble du travail et le maximum de libération dans les allures artificielles.

Ainsi pratique la jeune école, et cette méthode est certainement plus correcte et plus académique.

PAUL MÉGNIN.



Une arrivée à la cravache.
La cravache, en course plate, sert d'excitant pour activer l'allure à l'arrivée.



Une arrivée en trotting.
Le jockey de trot se sert rarement de la cravache. Un coup mal appliqué risque de désunir le cheval et de lui faire prendre le galop.

BLOC-NOTES

* * *

LE BULLETIN DE MICHELIN

BIEN que le nombre des possesseurs d'automobiles augmente chaque jour dans de fortes proportions, il existe encore des milliers, et même des millions de gens qui n'ont jamais eu l'occasion de faire connaissance avec les coussins moelleux d'un de ces véhicules et ignorent, par conséquent, les émotions que peut donner ce mode de locomotion.

On peut donc, de nos jours, se procurer à assez bon compte le plaisir d'avoir la primeur de ces sensations et il ne manque pas de gens qui, dans le but de satisfaire à une curiosité légitime, sont tout disposés à prêter leur concours à l'obligeant chauffeur en mal d'études psychologiques.

Il est rare, cependant, que ce rôle d'initiateur réserve, à l'heure actuelle, beaucoup de surprises à celui qui le remplit. Est-ce qu'il est de bon ton de paraître blasé avant la lettre ? Est-ce, au contraire, parce que les sensations ressenties sont infiniment moins intenses que l'espéraient les futurs initiés ? Toujours est-il que leur façon d'exprimer ce qu'ils ressentent varie peu d'un individu à l'autre. Ce qu'ils expriment le plus couramment, c'est surtout la surprise qu'ils éprouvent à constater un aussi grand confortable. Ils sont étonnés que « ça ne saute pas, » alors qu'ils s'étaient préparés à être amplement secoués. Ils déclarent curieux que leurs poumons conservent un aussi libre jeu, alors qu'il s'attendaient à respirer difficilement ? Enfin, ils mesurent la vitesse à la fuite des arbres, qu'ils déclarent ne pas voir passer.

Si, en effet, nous ouvrons la collection du *Magasin Pittoresque* à l'année... 1837, nous y trouvons un article intitulé : « Des machines à vapeur locomotives » dont nous demanderons à nos lecteurs la permission de leur mettre quelques extraits sous les yeux.

« Chacun des voyageurs du wagon où nous étions « assis, dit-il, exprimait à sa manière ses impressions. « Celui-ci s'étonnait que, malgré tant de rapidité, il « lui fût aussi aisé de respirer que s'il eût marché « sur la terre à pas lents. Celui-là s'extasiait à la « pensé qu'il ne sentait aucun mouvement : il lui « semblait être assis dans sa chambre. Un autre « faisait remarquer qu'il était impossible d'avoir le « temps de distinguer à trois pas, sur le sable, un « insecte de la grosseur d'une abeille, ou de reconnaître les traits d'un ami. Un autre enfin se ré- « jouissait de l'attitude étonnée des habitants de la « campagne, au passage de cette colonne de fumée « et de cette longue traînée de voitures sans chevaux, « glissant, avec un léger bourdonnement, et disparaissant presque aussitôt dans le lointain. De plus « graves déclaraient incalculables les bienfaits de « cette invection. Pendant ce temps la machine « rasait le sol... »

A quelle vitesse correspondaient les impressions relatées par l'auteur de l'article dont il s'agit ? Il ne nous le dit pas positivement, mais nous pouvons le déduire de l'extrait qui va suivre, et qui va nous donner en même temps un curieux aperçu de la limite qu on lui assignait pour l'avenir :

« Ce serait peut-être ici le lieu de parler des « vitesses que peuvent prendre les locomotives, dit-il. « Nous nous bornerons à dire que des vitesses de « 20 et 25 lieues par heure, dont quelques journaux « ont parlé, sont, en pratique, des absurdités mani- » festes. On s'en convaincra facilement si l'on veut « remarquer que, pour qu'une locomotive pût parcou- « rir 20 lieues, ou 80 kilomètres, par heure, en sup- « posant à ses roues de derrière un diamètre de « 2 mètres, ce qui est considérable, il faudrait que « ces roues fissent environ 212 tours par minute, de « sorte que les pistons changeraient 424 fois de direc- « tion dans le même temps ce qui détraquerait infail- « liblement la machine dans un temps assez court. « D'ailleurs, la vaporisation dans la chaudière ne « serait jamais assez rapide pour fournir la consom- « mation de vapeur que de pareilles vitesses « exigeraient. Enfin, et si ces vitesses étaient jamais « possibles, la charge traînée par la locomotive « devrait être excessivement faible, ce qui rendrait « ces machines plus brillantes qu'utiles. Il ne paraît « pas que, même pour de très courts espaees et de « très faibles charges, on ait jamais pu dépasser « 12 à 13 lieues ; or, même à cette vitesse, les ma- « chines se détérioreraient rapidement 8 lieues à « l'heure sur chemin de niveau sont déjà une fort « belle vitesse... »

32 kilomètres à l'heure ! Voilà ce qu'à cette époque on qualifiait de fort belle vitesse.

MICHELIN.

(A suivre.)

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. Le Gérant : JARRIGE.